Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents910s1897cana

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

DOCUMENTS DE LA SESSION

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOLUME 7

DEUXIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1897

Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

VOLUME XXXI.

☞ Voir aussi la liste numérique, page 4.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA

SECONDE SESSION, HUITIÈME PARLEMENT, 1897.

NOTE.—Pour trouver promptement si un document a été imprimé ou non, on a ajouté les lettres (p. i.) en regard de ceux qui ne sont pas imprimés ; on comprendra que ceux qui ne sont pas ainsi marqués sont imprimés. On trouvera de plus amples renseignements concernant chaque document dans la liste qui commence à la page 4.

A

Acier et fer 30
Actionnaires dans les banques chartées..... 3
Affaires indiennes, Rapport annuel..... 14
Agriculture, Rapport annuel..... 8
Alaska, Frontière de l'.....51, 77
Aldershot, Camp militaire d'.....(p.i.) 68
Anderson, Thomas E.....(p.i.) 48
Anglo-canadienne, Cie de prêt et de placements.....(p.i.) 34
Approvisionnements des bateaux à vapeur (p.i.) 60
Archives du Canada 8*a*
Aspy Bay.....(p.i.) 64
Assurances, Compagnies d'.....4*a*, 4*b*
Assurances, Rapport annuel..... 4
Auditeur général, Rapport de l'..... 1
Augmentations statutaires..... 47
Avocats du gouvernement.....(p.i.) 37

B

Banques chartées..... 3
Barrage à Hastings.....(p.i.) 44
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 11*e*
Beaulieu, Gédéon.....(p.i.) 58
Belle-Rivière, Brise-lames de.....(p.i.) 72*b*
Bibliothèque du parlement, Rapport de la.... 17
Billets de banque, Contrat pour les..... 41
Billets et timbres du gouvernement..... 41
Bompas, Bischoff et Cie.....(p.i.) 37
Budget.....2*a* à 2*e*
Bureau des douanes.....(p.i.)38

C

Cabotage, Lois de..... 78
Camp militaire, Aldershot.....(p.i.) 68
Canal de Grenville..... 71*b*
Canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne.....(p.i.) 43
Carmichael, Andrew.....(p.i.) 57*s*
Chemins de fer et canaux, Rapport annuel... 10
Chemins de fer, Subventions aux..... 66
Chemin de fer du Pacifique Canadien :
Affaires avec le département de l'intérieur.....(p.i.) 31*a*
Terres vendues par.....(p.i.) 31
Chenal Nord, Fleuve Saint-Laurent..... 71*c*
Collège militaire royal.....(p.i.) 69, 69*a*
Colombie-Britannique, Saumon de la....(p.i.) 80
Commerce, Rapport annuel..... 5
Commerce et navigation, Rapport annuel.... 6
Commission géologique, Rapport de la..... 13*a*
Comptes publics, Rapport annuel..... 2
Conférence au sujet du bétail et des chevaux.. 59
Congrès international des chemins de fer (p.i.) 70, 70*a*
Conseil de la Trésorerie, Rejets de décisions.. 23
Contrat pour les billets de banque..... 41
Contrat pour le service des steamers..... 52
Contrat pour le service des malles..... 12*a*
Cour de l'échiquier, Ordres de la.....(p.i.) 24

D

Daly, T. M., Rapport de .....(p.i.) 13*b*
Décoloration du homard en boîtes..... 11*c*

D

Dépenses imprévues.....(p.i.) 28
Destitutions, Service civil.....(p.i.) 57 à 57*s*
Destitutions, Service civil 57*t*
Détenus libérés.....(p.i.) 42
Doutre, Alexis.....(p.i.) 57*m*
Duncan, Dr George.....(p.i.) 57*c*

E

Ecoles du Manitoba, Question des..... 35
Ecole industrielle de Saint-Paul. .....(p.i.) 46
Elections générales, 1896..... 20
Elections, Honoraires d'.....(p.i.) 39
Emigration, Rapport sur l', par T. M. Daly(p.i.) 13*b*
Emmagasinage frigorifique.....(p.i.) 74
Etats-Unis, Navires de pêche des.....(p.i.) 21

F

Fairbrother, W. D.....(p.i.) 57*j*
Falsification des substances alimentaires..... 7*b*
Fer et acier..... 30
Fermes expérimentales..... 8*c*
Fleuve Saint-Laurent, Chenal Nord..... 71*e*
France, Traité avec la 54, 54*a*

G

Galops, Canal des.....71*d*, 71*e*
Goderich, Havre de.....(p.i.) 72*a*
Gouvernement, Billets et timbres du..... 41
Gouverneur général, Mandats du..... (p.i.) 22
Gratifications sur le fer et l'acier..... 30
Grenville, Canal de..... 71*b*

H

Hastings, Barrage à.....(p.i.) 44
Havre du Nord, Aspy Bay.....(p.i.) 64
Homard en boîtes, Décoloration du..... 11*c*
Honoraires d'élections.....(p.i.) 39

I

Ile du Prince-Edouard, Réclamations financières de l'..... 56
Impressions publiques et papeterie 16*c*
Inspecteurs des bureaux de poste..... 76
Inspection des bateaux à vapeur..... 11*e*
Instructions sur le tarif.....(p.i.) 40
Intérieur, Rapport annuel..... 13
Internationales, Bureau des douanes....(p.i.) 38

J

Jones, Dr..... (p.i.) 79
Jones, Juge.....(p.i.) 82
Justice, Rapport annuel 18

K

Kingston, Pénitencier de..... 49
Kootenay, Compagnie de hauts-fourneaux et de trafic de.....(p.i.) 26*a*

L

Lynch, Daniel..... (p.i.) 79

M

Malles, Contrats de.....(p.i.) 81 à 81*b*
Malles, Contrat pour le service de la..... 12*a*
Mandats du gouverneur général.....(p.i.) 22
Manitoba, Question des écoles du..... 35
Mara, J. A .....(p.i.) 26
Marine, Rapport annuel..... 11
Marine et pêcheries, Sous-agents . . . (p i.) 57*e*
Milice et défense, Rapport annuel..... 19
Milice, Ordres de la..... (p.i.) 63
Montréal, Ottawa, Baie Georgienne, Canal de .....(p.i.) 43
Monuments historiques.....(p.i.) 67

Mc

McLeod, R., et McKay, R. ..... (p.i.) 57*p*
McNeill, A. J..... (p.i.) 57*b*
McPhee, Angus..... (p.i.) 57*a*

N

Nord-Ouest, Police à cheval du..... 15
Nord-Ouest, Territoires du. .....(p.i.) 61
Northfield, Maître de poste de.....(p.i.) 33

O

Oak Bay, Moulins de.....(p.i.) 75
Obligations et garanties.....(p.i.) 36

P

Pêcheries, Rapport annuel..... 11*a*
Pêches, Gratifications de.....(p.i.) 83
Penhallwick, Réclamations de MM.....(p.i.) 25
Permis aux navires de pêche des E.-U...(p.i.) 21
Petrel, Vapeur.....(p.i.) 55
Poids, mesures, etc..... 7*a*
Police à cheval du Nord-Ouest 15
Pont à Québec.....(p.i.) 45
Port-Arthur, Havre de.....(p.i.) 72
Postes, Ministre des, Rapport annuel..... 12
Postes, Inspecteurs des..... 76
Price, David H.....(p.i.) 57*k*
Promotions par brevet.....(p.i.) 63

Q

Québec, Pont de.....(p.i.) 45

R

Rapport des élections, 1896..... 20
Réclamations financières de l'I.P.-E..... 56
Rejets par le Conseil de Trésorerie des décisions de l'A.G..... 23
Retraites, Service civil.....(p.i.) 29
Revelstoke, Terres à..... (p.i.) 26, 26*a*
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel..... 7
Rimouski, Bureau de poste de.....(p.i.) 58
Russel, Charles.....(p.i.) 37

S

Saint-Paul, Ecole industrielle de .....(p.i.) 46
Saumon, Colombie-Britannique.....(p.i.) 80
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du..... 16
Service civil :
Acte d'assurances .....(p.i.) 50
Augmentations statutaires. 47
Commissaires enquêteurs..... . . .(p.i.) 73, 73*a*
Conseil des examinateurs 16*b*
Destitutions, etc.... .....(p.i.) 57 à 57*s*
Destitutions, etc.... ..... 57*t*
Retraite.....(p.i.) 29
Service des steamers ..... (p.i.) 52
Sheilds, T. P..... (p.i.) 57*b*
Smith, F. H.....(p.i.) 57*d*
Smith, John L.....(p.i.) 57*q*
Soulanges, Canal de.....71, 71*a*
Sous-agents, Marine et pêcheries.....(p.i.) 57*e*
Statistique criminelle..... ... 8*d*
Steamers rapides, Ligne de.....(p.i.) 52
Stellarton, Destitutions à .....(p.i.) 57*r*
Stuart, Dr .....(p.i.) 79
Substances alimentaires, Falsification des.... 7*b*
Subventions aux chemins de fer..... 66
Sullivan, Daniel Brien.....(p.i.) 65

T

Tarif, Instructions sur le.....(p.i.) 40
Terres fédérales .....(p.i.) 27, 32
Timbres et billets du gouvernement..... 41
Traité avec la France.....54, 54*a*
Travaux publics, Rapport annuel..... 9

V

Valleyfield, Maître de poste de.....(p.i.) 57*o*
Verge, J. Albert.....(p.i.) 57

W

Weller Bay.....(p.i.) 62
West Prince, I.P.-E.....(p.i.) 53

Z

Zone des chemins de fer, Colombie-Britannique.....(p.i.) 27

☞Voyez aussi l'Index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long ; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du parlement ; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

1. Rapport de l'auditeur général pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding.... .... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... .. .. *Imprimés pour la distribution et les documents de la session,*

2*a*. Budget des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1898. Présenté le 8 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

2*b*. Estimation supplémentaire d'une somme requise pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1887, pour le contingent militaire qui doit être envoyé en Angleterre pour le Jubilé de la reine. Présentée le 20 mai 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

2*c*. Estimations supplémentaires pour l'exercice expirant le 30 juin 1897. Présentées le 10 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... .... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*c*.* Estimation supplémentaire pour l'exercice expirant le 30 juin 1897 (ministère des postes). Présentée le 14 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

2*d*. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'exercice expirant le 30 juin 1898. Présentées le 18 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding... *Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

2*e*. Estimations supplémentaires additionnelles pour l'exercice expirant le 30 juin 1898. (Prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal.) Présentées le 23 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding... ....*Imprimées pour la distribution et les documents de la session.*

3. Liste des actionnaires des banques chartées de la Puissance du Canada à la date du 31 décembre 1896. Présentée le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

3*a*. Rapport des dividendes restant impayés et des soldes non réclamés dans les banques chartées du Canada depuis cinq ans et plus, antérieurement au 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 3.

4. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*a*. Sommaire des rapports des compagnies d'assurance au Canada, pour l'année terminée le 31 décembre. Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

4*b*. Relevé préliminaire des affaires des compagnies d'assurance au Canada, pour l'année civile 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 4.

5. Rapport du département du Commerce, pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 25 mars 1897, par sir Richard Cartwright .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 30 mars 1897, par l'hon. W. Paterson.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 5.

7. Rapport, relevés et statistiques du revenu de l'intérieur du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présentés le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

7*a*. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présenté le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7*b*. Falsification des substances alimentaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présenté le 26 mars 1897, par sir Henri Joly de Lotbinière..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1896. Présenté le 23 avril 1897, par l'hon. W. Mulock..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8*a*. Rapport sur les archives du Canada, 1896. Présenté le 23 avril 1897, par l'hon W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 6.

8*c*. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales pour l'année 1896.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

8*d*. Statistique criminelle pour l'année 1896...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 7.

9. Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice clos le 30 juin 1896. Présenté le 9 avril 1897, par l'hon. J. I. Tarte. ..*Imprimé pour la distribution et les documents de la session*

10. Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. A. G. Blair ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8.

11. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. —Marine. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. L. H. Davies.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11*a*. Rapport annuel du département de la marine et des pêcheries, pour 1896.—Pêcheries. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. L. H. Davies...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 8—*Suite.*

11*b*. Rapports spéciaux contenant des notes sur l'histoire naturelle du homard, et spécialement sur l'histoire du homard au Canada.....*Imprimés pour la distribution et les documents de la session.*

11*c*. Décoloration du homard en boîtes.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

11*d*. Rapport de la commission conjointe relative à la préservation des pêcheries dans les eaux contiguës du Canada et des Etats-Unis..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 9.

11*e*. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1896 .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12. Rapport du directeur général des postes pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 28 mai 1897, par l'hon. W. Mulock ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

12*a*. Supplément au rapport du directeur général des postes pour 1896, concernant l'adjudication de certains contrats pour le service des malles. Présenté le 4 juin 1897, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 10.

13. Rapport annuel du département de l'intérieur pour 1897, par l'hon. W. Mulock.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

13*a*. Rapport sommaire de la commission de géologie pour 1896. Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher. ....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

13*b*. Rapport de l'honorable T. M. Daly sur sa visite dans la Grande-Bretagne et en Irlande dans les intérêts de l'immigration au Canada, 1896. Présenté le 14 avril 1897, par l'hon. C. Sifton.
Pas imprimé.

VOLUME 11.

14. Rapport annuel du département des affaires indiennes, pour l'année expirée le 30 juin 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. C. Sifton.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du commissire de la police à cheval du Nord-Ouest, 1896. Présenté le 22 avril 1897, par l'hon. W. Laurier..... . ...*Imprimé poar la distribution et les documents de la session.*

VOLUME 12.

16. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada pour l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. S. A. Fisher....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*a*. Rapport des examinateurs du service civil du Canada pour l'année civile 1896. Présenté le 22 avril 1897, par l'hon. S. A. Fisher.. .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

16*b*. Rapport annuel du département de l'imprimerie et de la papeterie publiques, pour l'année expirée le 30 juin 1896, avec rapport partiel pour le semestre terminé le 31 décembre 1896. Présenté le 29 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher.. .*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement, pour la période comprise depuis la fin de la session en octobre 1896. Présenté le 25 mars 1897, par l'Orateur.
Imprimé pour les documents de la session seulement.

18. Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896. Présenté le 9 juin 1897, par l'hon. C. Fitzpatrick.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

VOLUME 13.

19. Rapport du département de la milice et de la défense du Canada, pour l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 8 avril 1897, par sir Richard Cartwright.
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

20. Rapport sur la huitième élection générale pour la Chambre des communes du Canada. Présenté le 29 avril 1897.—*M. Lavergne*..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

21. Copie d'un ordre en conseil concernant l'émission de licences à des navires de pêche des Etats-Unis. Présentée le 26 mars 1897, par l'hon. L. H. Davies..... *Pas imprimée.*

22. Relevé des mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1896-97. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*

23. Rejets par le conseil du Trésor des décisions de l'auditeur général entre les sessions de 1896 et 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Imprimés pour les documents de la session seulement.*

24. Ordre général de la cour de l'échiquier. Présenté le 30 mars 1897, par l'hon. S. A. Fisher.
Pas imprimé.

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de tous papiers et correspondance concernant la réclamation de MM. Penhallwick, d'Edenwold, pour des machines détruites par les sauvages. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Davin* ..... *Pas imprimée.*

26. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance relative aux terrains dans la ville de Revelstoke donnés à J. A. Mara, ex-député de Yale et Caribou, et des ordres en conseil en vertu desquels ces octrois ont été faits. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock*..... *Pas imprimée.*

26*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance et de l'ordre en conseil du 11 juillet 1890, concernant le terrain dans la ville de Revelstoke donné à la Compagnie de hauts-fourneaux et de trafic de Kootenay. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock*..... *Pas imprimée.*

27. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 14 septembre 1896,—Copie de toute correspondance relative aux octrois de terre dans les limites de la zone des chemins de fer, dans la Colombie anglaise, faits par la province subséquemment à l'époque où les terres comprises dans cette zone ont passé sous le contrôle du gouvernement fédéral, et copie des ordres en conseil du 29 mars et du 6 décembre 1896, énonçant les conditions de l'arrangement conclu entre le gouvernement du Canada et la province de la Colombie anglaise agissant au nom des concessionnaires. Présentée le 5 avril 1897.—*M. Bostock* .... *Pas imprimée*

28. Relevé des dépenses faites à compte de frais divers imprévus, depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 24 mars 1897. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding..... *Pas imprimé.*

29. Etat de toutes les pensions et allocations de retraite accordées à des employés du service civil, donnant le nom et le grade de chaque employé pensionné ou mis à la retraite, son âge, son traitement et ses années de service, son allocation et la cause de sa retraite, et indiquant si la vacance créée a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire du nouveau titulaire, durant l'année expirée le 31 décembre 1896. Présenté le 5 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding. ...*Pas imprimé.*

30. Etat indiquant les deniers dépensés pour payer les primes sur le fer et l'acier fabriqués avec du minerai du Canada, les personnes auxquelles elles ont été payées, les endroits où le fer et l'acier ont été fabriqués ; et aussi copie des règlements passés au sujet de ces paiements, tel que requis par l'acte 57-58 Vic., chap. 9. Présenté le 7 avril 1897, par l'hon. W. Paterson.
Imprimé pour les documents de la session seulement.

31. État fourni annuellement aux termes de la clause 8, 49 Vic., chap. 9, qui donne la liste de toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien pendant l'année expirée le 1er octobre 1896. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton..... *Pas imprimé.*

31*a*. Rapport, aux termes de la résolution du 20 février 1882, concernant la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien, tel que fourni par le département de l'intérieur. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton..... *Pas imprimé.*

VOLUME 13—*Suite.*

32. État des arrêtés du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et dans la *Gazette* de la Colombie-Britannique, aux termes : 1. De la clause 91 de l'Acte des terres fédérales, chapitre 54 des Statuts Revisés du Canada. 2. Du paragraphe (*d*) de la clause 38 des règlements concernant l'arpentage, l'administration, l'affectation et la gestion des terres fédérales dans les limites de la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. 3. De la clause 46 de l'Acte d'irrigation du Nord-Ouest. Présenté le 13 avril 1897, par l'hon. C. Sifton.....*Pas imprimé.*

33. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de la preuve faite devant l'inspecteur Fletcher lorsqu'il a fait une enquête sur les accusations portées en novembre dernier contre le maître de poste de Northfield, C.-B. Présentée le 28 mai 1897.—*M. Davin.*
Pas imprimée.

34. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de Prêt et de Placement, au 31 décembre 1896. Présenté le 20 avril 1897, par l'Orateur.....*Pas imprimé.*

35. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 12 avril 1897,—Copie de tous ordres en conseil, rapports au conseil, pétitions, mémoires ou autres documents concernant la question des écoles du Manitoba, qui n'ont pas encore été soumis à cette Chambre. Présentée le 20 avril 1897.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

36. Relevé détaillé de toutes les obligations enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, depuis le dernier relevé, 1896, soumis au Parlement du Canada, en conformité de la clause 23, chap 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté le 20 avril 1897, par l'hon. S. A. Fisher....*Pas imprimé.*

37. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Copie de toute correspondance concernant la démission de MM. Bompas, Bischoff et Cie, et la nomination de M. Charles Russell, comme avocats du gouvernement canadien à Londres. Présentée le 22 avril 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*

38. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et correspondance concernant la création d'un bureau international des douanes à Bruxelles. Présentée le 26 avril 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*

39. Tarif des honoraires et frais pour la tenue des élections dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie anglaise, fixé par le gouverneur en conseil en vertu de la clause 121 de l'Acte des Elections Fédérales, et les amendements au dit tarif. Présenté le 26 avril 1897, par l'hon. W. S. Fielding.
Pas imprimé.

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, demandant copie des instructions aux percepteurs des douanes *re* Resolutions du tarif et réciprocité de tarif. Présentée le 30 avril 1897—L'hon. W. Paterson.....*Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Copie de toutes demandes et spécifications pour soumissions, et de toutes réponses détaillées faites à ce sujet, depuis la dernière session du parlement, concernant l'impression des billets, timbres, etc., du gouvernement, copie de toute correspondance à ce sujet avec le gouvernement ou aucun de ses membres et avec le ministre des finances ou les officiers de son département ; aussi, copie de tous rapports faits à ce sujet au ministre des finances et au conseil, avec copie des arrêtés du conseil rendus à ce même sujet, et copie du contrat passé entre le gouvernement et le soumissionnaire heureux. Présentée le 3 mai 1897.—*M. Foster*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

42. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 5 avril 1897,—Etat donnant le nombre de criminels libérés dans les divers pénitenciers du Canada depuis le mois de juillet 1896, leurs noms, la date de la condamnation et la raison pour laquelle ils ont été libérés ; aussi, les noms des personnes qui ont obtenu pour eux leur libération ; ainsi que le nom des criminels dont les sentences ont été commuées. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Bergeron.*
Pas imprimée.

43. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et certaines personne ou personnes au sujet du projet du canal de Montréal, Ottawa et Baie Georgienne, et de tous papiers se rapportant à une demande de subvention pour aider à ce projet. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Poupore.*
Pas imprimée.

44. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de tous rapports, évaluations et autres papiers concernant des terrains appartenant à Joseph Clarke et autres, dans le township de Monaghan-Sud, comté de Peterborough, qui ont été submergés par suite de la construction d'un barrage à Hastings, Ont. Présentée le 5 mai 1897.—*M. Kendry*...*Pas imprimée.*

45. Rèponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 2 septembre 1896,—Copie de tous mémoires, rapports, correspondance, plans et papiers en rapport avec la construction d'un pont en face de Québec ou dans le voisinage, pour raccorder le chemin de fer Intercolonial avec le chemin de fer du Pacifique Canadien. Présentée le 5 mai 1797.—*M. Langelier* .... *Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toute correspondance échangée entre le département des affaires indiennes à Ottawa et les bureaux du dit département à Régina et à Winnipeg concernant la fourniture des approvisionnements à l'école industrielle de Saint-Paul ; aussi copie de la correspondance entre le département à Ottawa et la Compagnie de la Baie-d'Hudson à Winnipeg. Présentée le 10 mai 1897.—*M. Davin. Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre pour copie de l'opinion du ministre de la justice sur les augmentations statutaires. Présentée le 11 mai 1897.—*L'hon. L. H. Davies.*
Imprimée pour les documents de la session seulement.

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Copie de tous documents, correspondance, rapports, etc., concernant la nomination de Thomas E. Anderson comme percepteur des douanes à Napanee. Présentée le 11 mai 1897.—*M. Wilson*.....*Pas imprimée.*

49. Rapport des commissaires chargés de faire une enquête sur les affaires du pénitencier de Kingston. Présenté le 17 mai 1897, par sir Richard Cartwright.....*Imprimé pour la distribution.*

50. Relevé conforme à la clause 17 de l'Acte d'assurance du service civil, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.—Présenté le 20 mai 1897, par l'hon. W. S. Fielding ....*Pas imprimé.*

51. Extrait d'un rapport du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général, le 23 janvier 1897, concernant la délimitation de la frontière de l'Alaska. Présenté le 26 mai 1897, par l'hon. C. Sifton..... ....*Voir le n° 77.*

52. Contrat avec MM. Peterson, Tate et Cie, de Newcastle-on-Tyne, Angleterre, pour un service hebdomadaire rapide entre le Canada et le Royaume-Uni. Présenté le 28 mai 1897, par sir Richard Cartwright..... *Voir les "Procès-verbaux", page 393.*

53. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 13 mai 1897, pour copie de toutes dépêches télégraphiques envoyées, entre le 15 et le 27 d'avril dernier, par le ministre de la marine et des pêcheries à Bernard D. McLellan, ou à toutes autres personnes dans l'Ile du Prince-Edouard, promettant pour des havres, jetées ou brise-lames situés dans cette division électorale, des octrois différents de ceux ou en sus de ceux compris dans le budget actuellement soumis au parlement. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*. . ...*Pas imprimée.*

54. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 19 mai 1897, demandant un état en forme de tableau faisant voir les effets du traité commercial conclu entre le Canada et la France sur le commerce et le revenu du Dominion, comparativement aux trois années qui ont précédé la date à laquelle ce traité a été mis en vigueur, et autant que les divers articles compris dans le dit traité sont concernés. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. sir Mackenzie Bowell.*
Imprimée pour les documents de la session.

54*a*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 9 juin 1897, demandant un état sous forme de tableau indiquant la nature, la quantité et la valeur des différents articles exportés du Canada en France pendant les années finissant le 30 juin 1893, 1894, 1895 et 1896. Présentée le 17 juin 1897.—*L'hon. sir Mackenzie Bowell.*
Imprimée pour les documents de la session.

55. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1897, pour copie du contrat en vertu duquel le steamer *Petrel* a été employé pour la navigation d'hiver, cette année, entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ; aussi, la correspondance échangée entre le département de la marine et des pêcheries, ou quelque fonctionnaire de ce département, et les propriétaires du dit steamer *Petrel* relativement à ce contrat ; aussi, un état de tous les frais faits par le gouvernement pour l'équipement, les réparations et l'entretien du dit steamer, et des sommes payées pour les gages de ses officiers et matelots, avec indication de leurs noms et des sommes reçues par eux ; aussi, un état indiquant le nombre de voyages, aller et retour, faits par le dit

VOLUME 13—*Suite.*

vapeur entre le Cap Tormentine et le Cap Traverse, ou tout autre port de l'Ile du Prince-Edouard, entre le 1er décembre 1896 et le premier mai de la présente année, avec mention de la date de ces voyages ; aussi, un état du nombre de passagers et de la quantité de marchandises transportées par le dit vapeur entre les dits ports, avec mention du montant reçu pour ces transports pendant la période ci-dessus ; aussi, un état du nombre de malles transportées par le dit vapeur pendant la même période. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*..... *Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre du Sénat à Son Excellence le gouverneur général en date du 5 mai 1897, demandant la correspondance échangée, depuis le 13 juillet dernier, entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard, relativement à certaines réclamations financières de cette province contre le gouvernement fédéral. Présentée le 1er juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson* ..... *Imprimée pour les documents de la session.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, pétitions, etc., concernant la destitution de J. Albert Verge, gardien des pêcheries pour la rivière Ristigouche et ses tributaires et les eaux de la Baie des Chaleurs, et la nomination de Charles Brown à sa place. Présentée le 3 juin 1897.—*M. McAlister.*
Pas imprimée.

57*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Copie de toute correspondance, papiers, pétitions, etc., concernant la destitution de Angus McPhee comme maître de poste à Hopefield, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 3 juin 1897. *M. Martin*..... *Pas imprimée.*

57*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers, lettres, documents, pétitions, etc., concernant la destitution de A. J. McNeill, comme maître de poste à Stanley-Bridge, dans l'Ile du Prince-Edouard. Présentée le 3 juin 1897—*M. Martin.*
Pas imprimee.

57*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, papiers et télégrammes échangés entre le gouvernement et toutes personne ou personnes au sujet de la destitution du Dr George Duncan, ci-devant surintendant de la quarantaine à la station de Williams'-Head, C.A. Présentée le 4 juin 1897.—*L'hon. E. G. Prior*..... *Pas imprimée.*

57*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de tous documents, rapports, affidavits, déclarations, papiers et correspondance, concernant la destitution de F. X. Smith, ci-devant gardien du phare au Cap Gaspé. Présentée le 8 juin 1897.—*M. Casgrain.*
Pas imprimee.

57*e*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général en date du 14 septembre 1896,—Copie de tous ordres en conseil, rapports et correspondance concernant la nomination et la destitution des sous-agents du département de la marine et des pêcheries au port de Pictou. Présentée le 8 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*... ....*Pas imprimée.*

57*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes renvoyées du service dans le département du revenu de l'intérieur depuis le 1er juillet 1896, et les noms de toutes personnes nommées dans le dit département depuis la même date. Présentée le 14 juin 1897.—*M. Wood (Brockville)* .... *Pas imprimée.*

57*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat donnant les noms et l'emploi de toutes personnes mises à la retraite, destituées ou remplacées, dans le service du gouvernement canadien sous la présente administration, donnant les raisons de la mise à la retraite, de la destitution ou du remplacement dans chaque cas, et le nom et l'âge de l'officier ou employé nommé pour remplir la vacance dans chaque cas, et indiquant si une enquête régulière a eu lieu dans chaque cas, la nature de l'enquête, et si la personne intéressée a eu l'occasion de plaider sa cause avant sa destitution ou son remplacement. Présentée le 15 juin 1897.—*Sir Charles Tupper.*
Voir nº 57t.

57*h*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes nommées dans le département des douanes depuis le 1er juillet 1896, avec la désignation des charges à remplir par chacune respectivement, et les salaires attachés à ces positions. Aussi, les noms de toutes personnes qui ont été remerciées de leurs services depuis la même date, avec la désignation des charges qu'elles remplissaient, et les salaires respectifs attachés à ces positions. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Wood (Brockville)*.....*Pas imprimée.*

VOLUME 13—*Suite.*

57*i*. Réponse supplémentaire au n° 57*g*. Présentée le 16 juin 1897.—*Sir Charles Tupper*.....*Voir le n° 57t.*

57*j*. Réponse à ordre de la Chambre des communes, en date du 6 mai 1897,—Copie de toutes lettres et correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses membres, se rapportant en quelque manière à la destitution de M. W. D. Fairbrother comme maître de poste à Beamsville, avec copie des accusations et le nom de l'accusateur. Présentée le 18 juin 1897.—*M. McCleary*....*Pas imprimée.*

57*k*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports et autres communications au sujet de la nomination et de la destitution de David H. Price, maître de poste de Aylmer-Ouest, de la nomination de son successeur, Frederick Ashbaugh. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Ingram*.....*Pas imprimée.*

57*l*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toute correspondance, pétitions et rapports, concernant la destitution de T. P. Shields, maître de poste de Upper-Maugerville, et la nomination de Emery Sewel à sa place, et au sujet de tous changements projetés dans l'emplacement du dit bureau de poste depuis 1891. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Foster.*
Pas imprimée.

57*m*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 avril 1897,—Copie de tous papiers, correspondance et pétitions, etc., concernant la destitution d'Alexis Doutre comme maître de poste de Beauharnois. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Bergeron*.....*Pas imprimée.*

57*n*. Réponse à un ordre de la chambre des Communes, en date du 5 avril 1897,—Etat donnant les noms de tous maîtres de poste et autres personnes au service du gouvernement dans les comtés de King et York, N.-B., qui ont été destitués depuis 1896, et copie de toute correspondance à ce sujet. Prétentée le 18 juin 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*

57*o*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de la preuve faite à l'enquête tenue sur le bureau de poste de Valleyfield, par M. Wilfrid Mercier. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Bergeron*.....*Pas imprimée.*

57*p*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de tous rapports, correspondance et raisons alléguées, qui n'ont pas été soumis à la Chambre, concernant la destitution de Roderick McLeod et Robert McKay, gardiens du pont de l'Intercolonial à Pictou, N.-E., et la nomination de Thomas Fraser et A. Thomas en leur lieu et place. Présentée le 24 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*

57*q*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de tous papiers et documents concernant la destitution de John L. Smith comme gardien de pêcheries pour le district de New-Caslisle, s'étendant depuis la Grande-Cascapédia jusqu'à Pasbébiac-Est. Aussi, copie de toute recommandation faite à quelque membre du gouvernement par lettre ou autrement pour sa destitution, et de toute recommandation en faveur de son successeur. Présentée le 25 juin 1897.—*Sir A. P. Caron*.....*Pas imprimée.*

57*r*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Copie de toute correspondance, preuve, rapport et papiers concernant la destitution de l'inspecteur et du graisseur des wagons à Stellarton, N.-E., d'après instruction du surintendant du service des machines de l'Intercolonial à Moncton, le 5 février 1897. Présentée le 25 juin 1897.—*Sir C. H. Tupper.*
Pas imprimée.

57*s*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Copie de tous papiers, pétitions, preuve, rapports et documents de toutes sortes concernant la destitution de Andrew Carmichael, maître de poste à Spencerville, Ontario. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Reid.*
Pas imprimée.

57*t*. Réponse partielle à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, datée le 9 avril 1897, demendant un état indiquant les noms, l'âge, les fonctions et le traitement de toutes les personnes employées dans les divisions intérieures et extérieures de chaque département du service civil ; aussi, les noms de ceux qui, ne faisant pas partie du service civil et étant employés par le gouvernement dans un département, ont été destitués, mis à leur retraite ou autrement démis de leurs fonctions depuis le 13 juillet 1896, dans le cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête d'instituée ; le dit état spécifiant de quelle manière et pour quelles raisons la démission a été faite, la durée de l'avis donné aux personnes renvoyées, et le nom tant de la pension ou de la gratification accordée ; cet état indiquant aussi le nom, l'âge, l'emploi et le salaire ou la rétribution de chaque personne nommée dans le service civil à la place d'un employé démis ou en conséquence de cette démission. Présentée le 26 juin 1897.—*L'hon. M. Kirchhoffer.*
Imprimée pour les documents de la session.

VOLUME 13—*Suite*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie du contrat accordé à M. Gédéon Beaulieu, entrepreneur, pour la construction du bureau de poste à Rimouski, de la correspondance échangée entre lui et le gouvernement à ce sujet, et de tous les documents concernant cette affaire. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Fiset*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie du rapport fait par M. Gourdeau, sous-ministre de la marine et des pêcheries, sur la conférence qui a eu lieu en novembre dernier entre les compagnies de steamers et les exportateurs de bestiaux et de chevaux. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Maclean*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance échangée depuis le 20 juillet dernier entre le département de la marine et des pêcheries, à Ottawa, et ses officiers ou autres personnes, concernant les approvisionnements et les réparations des navires et steamers sous le contrôle de ce département qui ont l'habitude de faire relâche aux ports de Charlottetown, Georgetown et Pictou, ou qui sont employés à la protection des pêcheries du littoral ou au service et à l'entretien des phares ou au service d'hiver entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. Présentée le 4 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*.....*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1897,—Copie de toutes lettres, pétitions, mémoires et suggestions reçus par le gouvernement ou par quelqu'un de ses membres depuis le 23 juin 1896, pour modifier l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, en vue d'augmenter les pouvoirs de l'exécutif de ces territoires et les subsides qui leur sont accordés. Présentée le 4 juin 1897.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—Etat indiquant, en ce qui concerne Weller-Bay, alors que c'était un port extérieur, savoir, pendant onze ans : 1. La valeur des articles imposables et le montant des droits perçus. 2. La valeur des articles admis en franchise. 3. Le nombre des navires entrés et sortis. 4. Le salaire total payé. Présentée le 8 juin 1897.—*M. Corby*.....*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la milice et autres, et le ministre de la milice et le major général commandant, au sujet des promotions par brevet et de l'ordre général n° 73, 1896. Présentée le 8 juin 1897.—*Bain*.....*Pas imprimée.*

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, plans et rapports d'ingénieurs concernant la création d'un port de refuge à North-Harbour, Aspey-Bay, comté de Victoria, N.-E. Présentée le 9 juin 1897.—*M. Bethune* .... *Pas imprimée.*

65. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 mai 1897,—Copie de tous papiers, etc., concernant l'élargissement de Daniel Brien Sullivan, condamné à l'emprisonnement à Toronto, le 18 novembre 1896, y compris les rapports du magistrat de police des 21 et 27 novembre 1896. Présentée le 9 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper.* *Pas imprimée.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Etat indiquant le montant d'argent dépensé par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1873, pour construire, équiper et subventionner des lignes ferrées en Canada, le nombre d'acres de terre données à titre de subvention, et leur valeur estimative. Aussi, état indiquant séparément la part de dépenses faites pour lignes ferrées dans chaque province du Canada et les Territoires du Nord-Ouest, déduction faite de toutes sommes qui ont pu être portées au compte de chaque province ou des Territoires du Nord-Ouest lors du règlement de leur dette envers la Puissance. Présentée le 10 juin 1897.—*M. Martin*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes lettres, correspondance et soumissions, et état donnant les noms des soumissionnaires, les montants de leurs soumissions et les noms des personnes qui ont obtenu les contrats pour les monuments historiques de Lundy's-Lane, de la ferme Chrysler et de Châteauguay. Présentée le 10 juin 1897. —*M. Gibson*.....*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat donnant une liste comparative des prix payés en rapport avec le camp militaire à Aldershot, comté de King, N.-E.,

VOLUME 13—*Suite.*

pendant les saisons de 1895 et 1896 respectivement; aussi, copie de tous papiers, correspondance et instructions concernant la fourniture des approvisionnements pour le dit camp en 1897. Présentée le 10 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat indiquant, d'après les changements annoncés dans l'organisation du collège militaire royal du Canada,—1. Les détails en ce qui concerne les membres du personnel supérieur et subalterne dans l'organisation projetée, les émoluments de chacun et les conditions de l'engagement, y compris les périodes de service à faire et de fonctions à remplir par chacun respectivement. 2. Le nombre de classes que l'on se propose d'établir pour l'instruction des cadets. 3. La répartition et distribution des heures consacrées à l'instruction en classe, aux exercices militaires et athlétiques, aux repas, récréations, etc., spécifiant les sujets, les professeurs et les instructeurs chargés respectivement des divers sujets enseignés dans chaque classe. 4. Le chiffre du dépôt à être fait par les cadets pour solder leurs dépenses personnelles pour une durée de trois ans, sous l'ancien système et sous le système de réorganisation, respectivement. 5. Le surplus de revenu produit par les honoraires payés pachaque cadet, déduction faite des frais de pension, sous l'ancien et le nouveau système, respectivement. 6. Les item détaillés, sous l'ancien et le nouveau système, constituant une augmentation ou une réduction des dépenses, et les montants résultant de cette différence. 7. Le nombre de demandes faites avant l'annonce de la réorganisation par des personnes qualifiées désirant concourir pour entrer au collège militaire royal en septembre prochain. Présentée le 10 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*..... *Pas imprimée.*

69*a*. Réponse supplémentaire au n° 69. Présentée le 23 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*..... *Pas imprimée.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et correspondance concernant le congrès international des chemins de fer tenu à Londres en 1895. Présentée le 14 juin 1897.—*Sir Ch. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*

70*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 28 septembre 1896,—Copie de toutes dépêches, minutes du conseil et autres documents concernant la réunion du congrès international des chemins de fer à Saint-Petersbourg, et des papiers soumis à ce congrès par le haut-commissaire du Canada. Présentée le 14 juin 1897.—*Sir C. Hibbert Tupper*..... *Pas imprimée.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 16 mars 1897, pour les travaux sur la section 12 du canal de Soulanges, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—M. *Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*

71*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 16 mars 1897, pour les travaux sur les sections 4, 5, 6 et 7 du canal de Soulanges, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés, et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—M. *Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session*

71*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie des soumissions ouvertes le 20 mars, pour les travaux d'agrandissement du canal de Grenville, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item, les quantités approximatives sur lesquelles les calculs des soumissions ont été basés et le montant total de chaque soumission. Présentée le 14 juin 1897.—M. *Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*

71*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 7 mai 1897, pour les travaux dans le chenal nord du Saint-Laurent, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—M. *Clancy*..... *Imprimée pour les documents de la session.*

VOLUME 13—*Suite.*

71*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 30 avril 1897, pour les travaux sur la section Iroquois du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—M. *Clancy*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

71*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Etat de toutes soumissions ouvertes le 24 avril 1897, pour les travaux sur la section Cardinal du canal des Galops, indiquant les prix des divers soumissionnaires pour chaque item et les quantités approximatives d'après lesquelles les soumissions ont été calculées, ainsi que le chiffre total de chaque soumission. Présentée le 25 juin 1897.—M. *Clancy*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 9 septembre 1896,—1. Copie de tous les rapports faits au cours des derniers dix ans par les ingénieurs au département des travaux publics sur la condition du havre de Port-Albert et les travaux à y faire. 2. Relevé détaillé, avec dates, de tous les montants votés par le parlement pour l'amélioration du dit havre. 3. Etat indiquant quelle partie des dites sommes a été dépensée en vertu de contrats, et quelle partie a été dépensée autrement et comment ; avec la date des paiements et les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits. Présentée le 15 juin 1897.—M. *Cameron*.....*Pas imprimée.*

72*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 28 septembre 1896,—1. Copie de tous rapports des ingénieurs des travaux publics depuis le 1er janvier 1890, sur la condition et l'amélioration du havre de Goderich et du brise-lames du Nord. 2. Relevé détaillé de tous les montants votés pour la construction et l'amélioration du dit havre. 3. Relevé indiquant le chiffre des dépenses faites pour le dit havre depuis que le gouvernement du Canada a entrepris les travaux à y faire comme port de refuge. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Cameron*.....*Pas imprimée.*

72*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Copie de toute correspondance, télégrammes, rapports d'ingénieurs, etc., concernant le prolongement du brise-lames à Belle-Rivière, I. P.-E. Présentée le 15 juin 1897.—*M. Martin*.....*Pas imprimée.*

73. Réponse partielle (départements de l'intérieur et des affaires indiennes) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 avril 1897,—Etat donnant les noms de tous les commissaires nommés par le gouvernement ou par aucun des ministres pour entendre les accusations et faire une enquête sur la conduite des employés civils du gouvernement ou d'aucun de ses départements, depuis juillet 1896, ainsi que le chiffre du traitement ou des allocations de chacun d'eux, et le temps pendant lequel chacun a été employé, et le montant total payé. Aussi, copie de l'autorisation et des instructions données à ces commissaires. Présentée le 16 juin 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*

73*a*. Réponse supplémentaire au n° 73. (Département de la marine et des pêcheries.) Présentée le 17 juin 1897.—*M. Foster*.....*Pas imprimée.*

74. Copie de contrats pour emmagasinage à froid sur les steamers voyageant entre Montréal et la Grande-Bretagne, passée entre le ministre de l'agriculture et diverses compagnies de steamers. Présentée le 17 juin 1897, par l'hon. S. A. Fisher.....*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,– Copie de toutes lettres, papiers, correspondance, etc., concernant la fermeture, en mars dernier, du bureau de poste de Oak-Bay Mills, Québec. Présentée le 18 juin 1897.—*M. McAlister*.....*Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 mai 1897,—1. Copie de toute correspondance et autres documents concernant la création de charges d'inspecteurs des postes à Stratford, Barrie et Kingston, et les nominations d'inspecteurs et autres fonctionnaires se rattachant à ce service. 2. Etat donnant le nombre des employés attachés à chacun de ces services, le salaire payé et toutes autres dépenses afférentes à chacun des dits services. Présentée le 18 juin 1897.—*M. Cameron*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

77. Rapport du major général Cameron sur la convention proposée concernant une partie de la frontière de l'Alaska, et le mémorandum à ce sujet. Présenté le 19 juin 1897, par l'hon. L. H. Davies.
Imprimé pour les documents de la session.

VOLUME 13—*Fin.*

78. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance, s'il en est, échangée entre ce gouvernement et le gouvernement des Etats-Unis au sujet d'une égalisation ou d'un rajustement des lois, règles et règlements côtiers en vigueur dans les deux pays, et au sujet de toute convention ou proposition pour faire quelque arrangement en vertu duquel le gouvernement et les fonctionnaires américains concéderaient aux navires canadiens les mêmes privilèges que ceux accordés aux navires américains par les autorités du Canada sous l'empire des lois, règles et règlements actuellement en vigueur. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Britton*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de tous télégrammes et lettres échangés entre l'honorable Clifford Sifton, ministre de l'intérieur, et M. Charles B. Heyd, M.P., pour Brant-Sud, et M. Davis, du comté de Haldimand, concernant la nomination ou autrement de M. Daniel Lynch, du village de Hagersville, ou du Dr Stuart, du même lieu, comme agent des sauvages en remplacement du Dr Jones, de Hagersville. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Clancy*.....*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mai 1897,—Copie de tous papiers, correspondance et télégrammes concernant les faux rapports qui ont trait à la qualité du saumon de la Colombie anglaise vendu sur les marchés anglais. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Maxwell.* *Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de l'avis récemment publié demandant des soumissions pour le transport de la malle entre Danville, dans le comté de Richmond, et Saint-Camille, dans le comté de Wolfe, province de Québec, de toutes les soumissions reçues, donnant les noms des soumissionnaires et le montant de la soumission dans chaque cas, le nom du soumissionnaire heureux et le montant auquel le contrat a été donné. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Ives*.....*Pas imprimée.*

81*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 7 juin 1897,—Copie de toute correspondance et papiers annulant le contrat passé avec S. E. Turner pour le transport des malles entre Tottenham et Athlone, dans le comté de Simcoe, Ontario. Présentée le 28 juin 1897.—*M. Tyrwhitt*.....*Pas imprimée.*

81*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mai 1897,—Etat indiquant les différentes routes postales et les divers contrats actuels pour le transport des malles entre la ville d'Annapolis-Royal et la ville de Liverpool, dans les comtés d'Annapolis et de Queen, respectivement ; les noms de chaque entrepreneur et de ses cautions ; la longueur de chaque route ; le prix stipulé dans chaque contrat ; et si le service est quotidien, ou deux fois ou trois fois la semaine. Présentée le 25 juin 1897.—*M. Mills*.....*Pas imprimée.*

82. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 mai 1897,—Copie de la démission de S. I. Jones, écuier, ci-devant juge de la cour de comté du comté de Brant, ainsi que de la correspondance échangée avec tout département du gouvernement au sujet de, ou se rapportant à cette démission ; aussi, copie de toutes pétitions adressées au gouvernement demandant la nomination de A. D. Hardy à la position rendue vacante par la résignation et la mise à la retraite du dit juge Jones. Présentée le 2 juin 1897.—*L'hon sir Mackenzie Bowell.* *Pas imprimée.*

83. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 mai 1897,—Etat donnant les noms de toutes personnes qui ont déposé des réclamations pour primes de pêche entre les mains de Stanislas F. Perry, inspecteur intérimaire des pêcheries sur l'Ile du Prince-Edouard, jusqu'au 20e jour d'avril dernier ; aussi, les noms de toutes personnes qui ont déposé de semblables réclamations entre les mains de James F. White, agent de primes, jusqu'à la même date ; aussi, les noms de toutes les personnes qui ont reçu des primes de pêche dans la division électorale ouest du comté de Prince, pendant les mois de mars et avril derniers. Présentée le 25 juin 1897.—*L'hon. M. Ferguson*.....*Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, ARTICLE 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIME PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1897

[N° 9—1897.]

Travaux Publics.

A Son Excellence le très honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, Comte d'Aberdeen, Vicomte Formartine, Baron Haddo, Methlic, Tarves et Kellie, dans la pairie d'Ecosse ; Vicomte Gordon d'Aberdeen, dans la pairie du Royaume-Uni ; Baronnet de la Nouvelle-Ecosse, etc., etc., Gouverneur Général du Canada.

Qu'il plaise à Votre Excellence,

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1896.

J'ai l'honneur d'être,
de Votre Excellence,
le très obéissant serviteur,

J. ISRAEL TARTE,
Ministre des travaux publics.

Ottawa, 26 mars 1897.

INDEX ALPHABÉTIOUE

DU

RAPPORT ET DES ANNEXES.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Actes du parlement	Relatifs aux travaux publics	vii	189
Agassiz	Ferme expérimentale		7, 12
Agent et dépenses imprévues, C.-B.	Entretien		21
Alexandria	Ecole de réforme		5, 34
Almonte	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Amendements à la loi	Actes relatifs à	vii	189
Amherst	Bureau de poste	xvi	3, 8, 25, 264
Amherstburg	do	xvii	5, 10, 35, 267
do	Dragage	xx	18, 135
Anderson's Hollow	Réparations à la jetée	xiii	14, 63
Annapolis	Bureau de poste	xvi	3, 8, 26, 264
Annexe nº 1	Rapport du comptable		3
Anse à Louise	Débarcadère		15
Anticosti, Ile d'	Service télégraphique	vi	20, 229, 234
Antigonish	Bureau de poste	xvi	3, 8, 26, 264
Arichat	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Bureau de poste		3, 8, 264
do	Caisse d'épargne		8
do	Douane		8
Arisaig	Réparations au quai	xv	14, 53
Arnprior	Bureau de poste		5, 195
Arpentages et inspections	En général		21
Ashcroft et Barkerville	Lignes télégraphiques	vii	21, 231, 251
Aylmer	Bureau de poste	xxii	4, 9, 30, 265
Baddeck	do		3, 8, 26, 264
Baie des Pères	Réparation à la jetée		15
Baie du Français	Dragage	xx	18, 136
Baie Saint-Paul	Jetée isolée et prolongement du quai	xxi	15, 77
Baie Saint-Pierre	Ouverture de la navigation	xiii	223
Baie de Fundy	Système télégraphique	vii	20, 228
Barkerville, etc.	Lignes télégraphiques	vii	21, 231, 251
Barrie	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bassins de radoub	Employés	xi	217
do	Proportions	xi	160
Bass River	Construction de quai	xv	14, 54
Bathurst	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
Battleford	Bureau des terres fédérales et d'enregist.		11
do	Résidence de l'agent des sauvages		7, 269
Battle River	Pont	xxiv	20, 168
Bayfield	Brise-lames, etc.	xv	14, 54
Belfast	Réparations à la jetée	xx	14, 70
Bella Bella	Ecole indienne		12
Belleville	Port	xx	18, 136
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bell River	Dragage	xx	18, 135
Belly River, Lethbridge	Pont		20
Belliveau Cove	Réparations au brise-lames	xv	14, 55
Belœil	Jetées, etc.		15
Berlin	Bureau de poste	xvii	5, 10, 35, 267
Bersimis, Est et Ouest	Service télégraphique	vii	20, 229, 232
Berthier (en bas)	Dragage et réparations		15, 77

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Berthier (en haut)	Dragage		18
Bic	Réparation du quai		15
Big Bay	do do	xvii	16, 85
Big Pond	do do	xv	14, 56
Boularderie, Ross Ferry	Pont, construction de	xv	14, 56
Bowmanville, havre de,	Dragage	xx	18, 136
Brae	Réparations à la jetée	xx	14, 70
Brampton	Bureau de poste, etc	xvii	5, 10, 35, 267
Brandon	Edifices publics	xiii	6, 11
do	Bureau de poste, etc	xiii	6, 11, 269
do	Dépôts d'immigrants		6, 11
do	Ecole d'industrie	xiii	6
Brantford	Bureau de poste, etc	xvii	5, 10, 35, 267
Broad Cove—Inverness	Réparation du quai	xv	14, 56
Brockville	Bureau de poste	xvii	5, 10, 36, 267
Bouctouche	Reconstruction du quai		14
Buckhorn	Travaux de la Vallée de la Trent		167
Burleigh	do do do		167
Burlington, Chenal de	Réparation de la jetée et dragage	xvii	18, 85, 136
do	do du pont		19, 168
Burntchurch	Quai		14
Câbles	Sous-marins de l'Etat	vi	229
Calgary	Bureau du commis des travaux		11
do	(Pont Langevin), réparation du		20, 169
do	Palais de justice, etc		7, 11, 169
do	Dépôt d'immigrants		7, 12
do	Casernes de la police à cheval		12
do	Bureau de poste, etc		7, 12, 169
do	Bureau d'enregistrement		12
Calumet, Station du	Glissoirs, etc		162
Campbellton	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Canada	Dragueur	v	110, 158
Cap de la Madeleine	Réparation du quai		15
Cap-Beale, etc	Lignes télégraphiques	vii	21, 228, 231, 246
Cap-Breton	Service do		228, 229, 238
Cap Ray	Lignes do		20, 229
Cap-Sable	do do	vii	20, 229, 238
Cap-Tormentine	Brise-lames	xiii	14, 64
Cardigan, pont de	Dragage	xxi	17, 108
Cardigan-Nord	Réparation de la jetée	xx	14, 73
Caribou, Ile du	Service télégraphique		242
Carillon, Station de	Rivière Ottawa		162
Carleton	Bureau de poste		3, 8, 265
Carleton Place	do		5, 10, 267
Cartier pont de	Rivière Saint-Louis		19, 168
Cascumpec	Brise-lames		14
Cayuga	Bureau de poste	xvii	5, 10, 36, 267
"Challenge"	Dragueur		137, 140
Charlottetown	Edifice fédéral	xxi	3, 8, 25, 265
do	Dragage	xxi	17, 108
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	224
Chatham, N.-B	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
Chatham, Ont	Amélioration du bureau de poste	xvii	5, 10, 36, 267
do Escuminac, N.-B	Réseau télégraphique	vi	20, 229, 239
Chats, Station des	Rivière Ottawa		162
Chaudière, Station de la	do		162
Chaudière, Station de la	Ponts		19, 162
Chauffage	Edifices fédéraux	vi	8, 48
Chauffeurs	Noms et salaires		8, 210
Chemin de fer Canada-Est	Quai du, dragage au	xiv	104
Chenal des navires	Fleuve Saint-Laurent	v	16, 128
Chéticamp	Lignes télégraphiques	vii	20, 229, 238
do	Dragage	xvi	17, 102
Chezzetcook-Ouest	Réparation du quai	xvi	14, 63
Chicoutimi	Améliorations au quai	xxi	15, 78
Chutes Fénélon	Réparation du glissoir		167
Clifton (Chutes Niagara)	Bureau de poste		5, 10, 267
do (Ile du Prince-Edouard	Réparation du quai	xx	71
Coaticook	Bureau de poste		4, 9, 265
Cobourg	do etc	xvii	5, 10, 36, 267
do	Réparation de la jetée	xvii	16, 85

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Collingwood	Dragage et réparation au brise-lames	xvii	16, 18, 85
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Colombie-Britannique	En général	ix	13
do	Service télégraphique	vii	21, 230, 233, 246
Commis surnuméraires	Appointements		21
Cie d'améliorat. du haut de l'Ottawa	Coût		21
Contrats adjugés	Rapport sur les	ix	193
Contrecœur	Dragage	v	16, 12
Cornwall	Bureau de poste, etc	xviii	5, 10, 36, 267
Correspondance	Officielle, etc	vii, x	259
Côte Nord	Service télégraphique	vii	20, 229, 242
Cour suprême, Ottawa	Entretien, etc	xix	5, 41, 267
Cow-Bay—Port Morien	Réparations au brise-lames	xv	14, 57
Curateur, Rapport du	Galerie des beaux-arts		255
Dalhousie	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
do	Quai de délestage	xvi	15, 64
Dartmouth	Edifices publics	xvi	3, 8, 26, 264
"Death of Nelson"	Peinture à l'huile		5, 255
Déboursés	Dragueurs		109, 140
Dépenses	Rapport annuel des	xi	3, 264
D'Escousse	Jetée, construction d'un plan incliné	xv	14, 58
Des Joachims	Pont		163
Digby	Reconstruction de la jetée	xv	14, 58
District de Trent	Glissoirs etc	iii, xxiv	21, 167, 175
do du Saint-Maurice	Glissoirs et estacades	xxiv	21, 165, 174
do du Saguenay	Glissoirs et estacades, rapport, etc.	iii xix	174
Dorval, Havre de	Dragage	xxiii	18, 134
Dragage		v	17, 102
do	En général	v	17, 102
do	do	xx	19, 135
do	Outillage	x	17, 158
do	Rapport sur	v	102
Dragueurs	Réparations, etc		17, 159
Dundas	Bureau de poste		5, 10, 267
Eatonville	Réparation au brise-lames	xv	14, 58
Eau	Edifices fédéraux		6, 48
Echourie	Débarcadère		15
Eclairage	Edifices fédéraux	vi	48
Economy	Réparation du quai	xv	14, 59
Edifices du parlement	Ottawa	xviii	5, 40, 267
do terrains	do	xviii	5, 40
Edifices fédéraux	Charlottetown	xx	3, 8, 25, 267
do	Ottawa—Réparations	xvii	5, 38, 267
do	Ontario		6, 268
do	Dépenses en général		4, 6, 7
do	Halifax	xvi	3, 8, 26, 264
do	Colombie-Britannique	viii	7, 12, 46, 270
do	Québec—En général		4, 10, 266
Edifices publics	En général	v	4
do	Nouvelle-Ecosse	xv	3, 8, 25, 264
Edmonton	Edifices publics		7, 12, 269
do	Réparations au pont		20
Escuminac	Lignes télégraphique	vii	20, 229, 238
Esquimalt	Bassin de radoub	ii, xii	17, 161, 186
Etang du Nord	Réparation du brise-lames	xxi	15, 78
Etat	Dépenses annuelles	i, xi	3, 264
Examens et relevés	Liste des localités	xxiv	170
Fanham-Ouest	Bureau de poste, etc	xxiii	4, 10, 34, 266
Fleuve Saint-Laurent	Chenal des navires		16, 128
do do	(Ile Gros Bois)	xxiii	18, 134
Fonctionnaires principaux	Ministère des travaux publics, 1841 à 1895	xvi	203
Fort Erié, port de	Dragage	xx	18, 136
Fraserville (Rivière-du-Loup	Bureau de poste	xxii	30
Frédéricton	do	xiv	3, 8, 28, 265
do	Dragage	xiv	105
French Creek et Alberni	Lignes télégraphiques	vii	21, 231
Galerie Nationale des Beaux-Arts	Rapport, etc	viii	5, 255
Galt	Bureau de poste	xviii	5, 10, 36, 267
Gananoque	Bureau de douane et bureau de poste		10
Gardiens	Noms, salaires, etc		210
Gardner's Creek	Nouveau quai	xiv	15, 65

Lieu.	Désignation des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Garry Bush	Rivière Fraser		96
Gaspé	Ouverture de la navigation	xiii	222
Gatineau, Rivière et jetée	Glissoirs et estacades, etc		19, 163
Geo. McKenzie	Dragueur	x	115, 158
Georgetown	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Georgeville	Prolongement du quai	xv	14, 59
Glissoires et estacades	Perception des droits	iii	21, 173
do	Rapport du percepteur, etc	xxiii	173
do	District de Newcastle, rapport, etc	iii	19, 167, 175
do	En général	ii, xx	19, 161, 173
do	District d'Ottawa, rapport, etc	ii	19, 161, 173
do	do Saguenay do	iii	174
do	Personnel employé do	xxiv	206
do	District de Saint-Maurice, rapport, etc	ii	19, 165, 174
Goderich	Bureau de poste, etc		5, 10, 267
do	Réparation de la jetée		16
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
Golfe Saint-Laurent	Service télégraphique	vi	29, 229, 234
Grande Décharge	Pose de bouées		16
Grand Etang	Travaux du havre	xv	14, 59
Grand Manan	Ligne télégraphique	vii	20, 229, 239
Grandes Piles	Station, glissoir		165
Grande Rivière	Prolongement du quai	xxi	15, 78
Grosse-Isle	Station de la quarantaine	xxii	4, 30, 265
do	Service télégraphique	vii	20, 240
Geulph	Bureau de poste	xviii	5, 10, 36, 267
Halifax	Bureau du sous-receveur général		3, 8, 264
do	Edifice fédéral	xvi	3, 8 26, 264
do	Bureau d'immigration (temporaire)		3
do	Salle d'exercices	xvi	3, 26
do	Bureau de l'ingénieur		3, 264
do	Entrepôt de vérification	xvi	3, 8, 26, 264
do	Bassin de radoub	xi	14
do	Dépôt d'immigrants (nouveau)	xvi	3, 8, 26
do	Station de quarantaine de l'Ile Lawlor	xvi	3, 8, 27, 264
do	Pénitencier		3, 264
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Hall's Harbour	Reconstruction du brise-lames	xv	14, 60
Hamilton	Douane, etc	xviii	5, 10, 37, 267
do	Salles d'exercices	xviii	5, 10, 36, 267
do	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Harbourville	Réparation du brise-lames	xv	14, 61
Havre Fourchu	Dragage	xvi	17, 103
Havre Ketch	do	xvi	17, 103
Havres et rivières	En général	iii	14, 51
Havres, I. P.-E	do	iii, xx	14, 17, 70, 108
do N.-B	do	iii, xiii	14, 18, 63, 104
do P.Q	do	iii, xxi	15, 18, 77, 128, 134
do Man.	do	iii, xii	16, 19, 89, 151
do N.-E	do	iii, xv	15, 17, 53, 102
do T.-N.-O	do		17
do Ont	do	iii, xvii	16, 18, 85, 135
do C.-B	do	iii, xviii	17, 19, 89, 153
do et brise-lames	do provinces maritimes		14
Hnausa, Quai	Lac Winnipeg	xiii	16, 89
Hochelaga	Réparation du quai		5, 16, 128
Hull	Bureau de poste		4, 9, 265
do	Gllissoir, pont, etc	xix	19, 162
Ile-aux-Coudres	Réparation du quai	xxi	15, 78
Iles Pelée	Lignes télégraphiques	vii	20, 230, 243
Ile Gros Bois	Dragage	xxiii	18, 134
Imprimerie Nationale	Dépenses, etc		5, 39, 267
Indian-Head	Ferme expérimentale		7, 12
Ingonish-sud	Améliorations		14
Jersey Cove	Débarcadère		15
Jetées	En aval de Québec		16
Joachims	Glissoirs, etc		162
Joliette	Bureau de poste	xxii	4, 9, 30, 265
Kaministiquia, Rivière	Dragage	xvii	16
Kamloops	Bureau des terres fédérales		13
Katchawannœ, Lac	Estacade		167

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Kier's Shore	Réparation de la jetée	xx	14, 71
Kincardine	Réparations à la jetée et dragage	xvii	16, 86, 137
Kincardine	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Kingston, Ont	Enlèvement d'une batture	xvii	16, 86
do	Bassin de radoub	ii, xii	16, 160, 175
do	Douane	xviii	5, 10, 37, 267
do	Entrepôt de vérification	xviii	5, 10, 37, 267
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Bureau du revenu de l'intérieur		10
do	Collège militaire		10
do	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Kootenay	Améliorations à la navigation	ix	17, 99
Lac Dauphin	Bureau des terres fédérales		12
Lachine	Bureau de poste, etc	xxii	4, 9, 30, 265
Lacolle	Réparation du quai	xxi	15, 78
Lacs Simcoe et Couchiching	Niveau de l'eau		16, 86
Lambert, Jetée de	Réparations	xx	14, 71
Laprairie	Bureau de poste, etc		4, 9, 265
do	Brise-glaces	xxi	15, 78
do	Dragage dans le port	xxiii	18, 134
L'Ardoise	Brise-lames		14
Lawlor's Island, Halifax	Station de quarantaine		3, 27
Les Eboulements	Réparation du quai	xxi	15, 79
Lethbridge	Edifices publics, etc		7, 12, 269
do	Lignes télégraphiques	vi	20, 245
Lévis, Bassin de radoub de	Rapports, etc	ii, xi	15, 175, 183
Lignes télégraphiques	Rapports sur lignes fédérales, etc	vi, xxiv	20-227
do	Recettes et dépenses	i, ii	20, 232
do	Total des dépenses, lignes du St-Laurent		20, 232
do	En général	vii	20
Lillooet	Ligne télégraphique	vii	21, 231-246
Lindsay	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Lion's Head	Réparation de la jetée	xvii	16, 86
London, Ont	Douane	xviii	5, 10, 37, 267
do	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
do	Casernes de l'infanterie		5, 267
Longueuil	Réparation de la jetée	xxi	15, 79
do	Dragage dans le port	xxiii	18, 128, 134
Lotbinière	Dragage	v	16, 129
Louisbourg, Port de	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Louiseville	Dragage	xxiii	18, 135
Low Point	Télégraphe	vii	20, 229
Lumière	Edifices fédéraux		48
Lunenburg	Bureau de poste		3, 8, 264
Macdonald, Sir John A	Monument		21
Macleod	Palais de justice		7, 12, 269
Madawaska, Rivière	Jetée, digues, etc		19, 163
Madeleine, Iles de la	Service télégraphique	vii	20, 235
Magog	Quai acheté		16, 128
Maisonneuve	Dragage		21
Malbaie ou Murray Bay	Réparation de la jetée	xxi	15, 80
Manitoba	Edifices, etc	xii	6, 11, 44, 269
do	Havres en général	xiii	16, 19, 89, 151
do	Edifices publics en général		6, 269
Maple-Creek	Palais de justice		7, 269
Margaree	Protection de la grève	xv	14, 61
Maria, Pont de la rue	Réparations, etc		162
Marysville	Bureau de poste		3
Matane	Réparation de la jetée	xxi	15, 80
McGee, jetée de	Réparations	xx	14, 72
McNair, Anse de	Réparation du quai		14
Meaford, havre de	Dragage	xx	18, 137
Meat-Cove	Télégraphe	vii	20, 236
Mécaniciens	Noms et salaires		8, 210
Metlakahtla	Ecole indienne, etc		13
Midland, port de	Dragage	xx	18, 137
Milltown	Réparations à la douane		3, 265
Minnedosa	Bureau des terres fédérales		11
Mistassini, rivière	Pose des bouées	xxi	15
Molson, récif de	Dragage	v	16, 128
Moncton	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Monk's-Head	Couper le chenal	xv	14, 61
Montague	Bureau de poste	.....	3, 8, 265
Montréal	Douane, etc.	xxii	4, 9, 31, 265
do	Bureau des examinateurs du service civil	.....	4, 9, 265
do	Edifices fédéraux en général	.....	4, 9, 266
do	Salle d'exercices	.....	4, 9
do	Entrepôt de vérification	xxii	4, 9, 31, 265
do	Bureau de l'immigration	.....	4, 266
do	havre	.....	15
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xxii	4, 9, 31, 266
do	do de poste, améliorations	xxii	4, 9, 31, 266
do	Edifices fédéraux en général	.....	4, 9, 265
do	Chenal des navires, dragage	v	128
do	Ouverture de la navigation, etc.	xiii	222
Moose-Jaw	Palais de justice, etc	xv	7, 12, 45, 269
Moosomin	Palais de justice et casernes	xv	7, 12, 45, 269
Morpeth, havre de	Réparation de la jetée	xvii	16, 87
Montagne, station de la	Rivière Ottawa	.....	162
Murray-Bay ou Malbaie	Réparation de la jetée	xxi	15, 80
Murray	Havre de	xx	14, 72
Nanaïmo	Bureau de poste	viii	7, 13, 46, 270
do etc	Service télégraphique	vi	21, 231
Napanee	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Nappan	Ferme expérimentale	.....	3
Navigation	Ouverture et clôture de la	xiii	222
Neige	Enlèvement de la	.....	6, 40
Nouveau-Brunswick	Edifices publics	xiv	3, 8, 28, 265
Newcastle, N.-B	Bureau de poste	xiv	3, 8, 28, 265
Newcastle, Ont	Glissoirs et estacades	iii	21, 167, 175
do	Dragage	xx	18, 137
"Newfield" steamer	Réparations	.....	20, 229
Terreneuve	Service télégraphique	viii	20, 215, 229
New-Glasgow	Bureau de poste	.....	3, 8, 264
New-London	Réparations au brise-lames	xx	14, 73
Newport	Dragage	xxi	17, 108
New-Westminster	Edifices publics	viii	7, 13, 46, 270
do	Salle d'exercices	viii	7, 46
do	Edifices publics en général	.....	7, 270
Nicolet	Dragage	xxiii	18, 135
Nine Mile Creek, jetée de	Réparations	.....	14
Norwich	Bureau du revenu de l'intérieur	.....	5, 269
Nouvelle-Ecosse	Service télégraphique, etc.	vi	20, 237
Oakville	Réparation du quai	xvii	16, 87
Orangeville	Bureau de poste	xviii	5, 10, 37, 267
Orillia	do etc	xviii	5, 10, 38, 267
Oromocto Shoals	Dragage, etc	xiv	18, 106
Ottawa	Edifices de la banque d'Ottawa	.....	5, 267
do	Bur. de la commis. d. limites d. l. front. écl.	.....	5
do	Bureau du canal et hangar	.....	5, 267
do	Ferme expérimentale centrale	xviii	5, 10, 38
do	do ponts, etc	xix	162
do	Central Chambers, loyer	.....	5, 267
do	Réparations aux ponts	xxiii	19, 162
do	Examens du service civil	.....	5, 267
do	Edifices des ministères	xviii	5, 40
do	Entrepôt de vérification	.....	5, 267
do	Musée géologique	xviii	5, 38, 267
do	Hôtel du gouvernement, Rideau Hall	xviii	5, 40
do	Bloc Langevin	xviii	5, 39, 267
do	Parc du Major	xiii, xviii	6, 40
do	Edifices du parlement	xviii	5, 39, 267
do	Terrains do	xix	5, 40
do	Bureau de poste	xviii	5, 267
do	Imprimerie nationale	xviii	5, 39, 267
do	Edifices publics, etc	xviii	5, 267
do	Service télégraphique	.....	6
do	Neige, enlèvement de la	.....	5, 40
do	Rues, éclairage, etc	.....	5, 6, 48
do	Edifice de la cour suprême	xix	6, 41, 267
do	Chambre des traducteurs, rue Sussex	.....	6, 267
do	Victoria Hall, Galerie des beaux-arts	vii	5, 267

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Ottawa	Ateliers, loyer et lumière		6, 267
do travaux sur la rivière	Glissoirs et estacades		19, 161, 173
Owen-Sound	Améliorations dans le port	xvii	16, 18, 87
do	Bureau de poste		6, 268
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Parc de la Côte du Major	Améliorations	xiii	6, 40
Parrsboro'	Réparations du quai	xv	14, 62
do	Caisse d'épargnes		3, 8, 264
Perdrix, Ile aux	St-Jean, N.-B., stat. de la quarant., etc	xiv	3, 29, 265
Pembroke	Bureau de poste, etc	xix	6, 10, 41, 268
Penetanguishene	Dragage	xx	18, 137
Percé	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Réparation de la jetée		15
Percepteur du revenu	Rapport du	ix	173
Péribonka	Poses des bouées		15
Personnel employé	Glissoires et estacades	xxiv	206
Peterborough	Douane et bureau de poste	xix	6, 10, 41, 268
do	Réparation de glissoirs		167, 175
Pétéwawa, Rivière	Barrages, glissoirs, estacades, etc		19, 163
Petit Cap	Débarcadère		15
Petite Rivière (Saint-François)	Enlèvement de cailloux	xxi	15, 80
Petrolia	Bureau de poste, etc	xix	6, 10, 41, 268
Phillipsburg	Construction de quai	xxi	16, 80
"Photographer"	Peinture à l'huile	viii	255
Picton	Bureau de poste		6
Pictou, N.-E	Douane		3, 8, 264
do	Dragage du port, etc	xvi	17, 103
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Bureau de poste, etc	xvi	3, 27, 264
do	Station de quarantaine		3, 8, 27, 264
Pinette	Réparation de la jetée	xx	14, 74
Pointe-du-Chêne	Quai, etc., prolongement		70
do	Dragage	xiv	18, 106
Point Edward, N.-E	Station de quarantaine		3, 8, 264
do Ont	do do pour les bestiaux		6, 264
Pointe-Jaune	Débarcadère		15
Pointe-aux-Esquimaux	Prolongement du quai	xxi	16, 80
do do	Service télégraphique	vi	229
Pointe-Gatineau	Réparation du quai		15
Point-aux-Trembles	Dragage	v	16, 128
Pointe Negro	Amélioration des travaux		15, 65
Pond Creek	Améliorations		163
Pont de la rue Saint-Patrice	Réparations		19
Pont des Sapeurs	Ottawa		162
Pont Union, Ottawa	Réparations		19, 162
Ponts et chaussées	Réparations	xxiii	19, 168
Portage-du-Fort	Pont	xxiii	19, 168
Portage-la-Prairie	Bureau de poste, etc	xii	6, 44
Port-Arthur	do do	xix	6, 10, 42, 268
do	Bâtiments des immigrants		6, 268
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Port-Colborne	Bureau de poste		6, 11, 268
Port Dover	Dragage	xvii	16, 88
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Port Elgin	Dragage, etc	xx	18, 137
Port George	Réparation du brise-lames	xvii	16, 18, 88, 137
Port Hope	Jetées, etc., réparations et dragage	xvii, xx	16, 18, 88, 138
do	Bureau de poste, etc	xix	6, 11, 42, 268
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Portland	Bureau de poste	xiv	3, 8, 29, 265
Port Lorne	Réparation du brise-lames	xvi	14, 62
Port Maitland	do do	xvi	14, 62
Port Selkirk	Réparation à la jetée	xx	14, 74
Port Stanley	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
Prescott	Dragage	xx	18, 138
do	Edifices publics	xix	6, 11, 42, 268
Prince Albert	Palais de justice, etc		7, 12, 269
do	Bureau des terres de la couronne, etc		7, 12, 269
Prince-Edouard, Ile du	Edifices publics	xx	3, 8, 25, 265
do	Service télégraphique		20
Propriétés	Achetées et vendues	ix	198

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
do	Louées	ix	199
Provinces maritimes	En général		4
Quaco	Réparation du barrage		15
Quai de la reine, Québec	Réparations	xx	4, 9, 32, 266
Quamichan	Bureau des sauvages		13
Qu'Appelle	Bureau de l'inspection des pêcheries		7, 269
Québec	Edifice de la citadelle	xxii	4, 9, 31, 266
do	Bureau du commis des travaux		4, 9, 266
do	Bureau des mesureurs de bois		4, 9, 266
do	Bureau de l'inspection du gaz		4, 9, 266
do	Douane	xxii	4, 9, 31, 266
do	Dragage	xxiii	18, 128
do	Bureau des ingénieurs		4, 266
do	Entrepôt de vérification	xxii	4, 9, 31, 266
do	Havres en général		15, 18
do	Dépôt d'immigrants, jetée Louise	xxii	4, 9, 31
do	Ouverture et clôture de la navigation	xiii	222
do	Observatoire	xxii	4, 9, 32, 266
do	Bureau de poste, aile, etc	xxii	4, 9, 32, 266
do	Edifices publics en général	xxi	4, 9, 30, 265
do	Quai de la Reine, édifice	xxii	4, 9, 32, 266
do	Station de Quarantaine, jetée de la Princesse Louise	xxii	4, 9, 31
do	Télégraphes	vi	20, 229
Red Deer	Bureau d'immigration		12
do	Bureau des terres fédérales		12
Régina	Bureau du commis des travaux		7, 12, 169
do	Bureau de poste		7, 12, 169
do	Palais de justice, etc	xv	7, 12, 45, 269
do	Bureau des terres fédérales	xv	7, 12, 45, 269
do	Caserne de la police à cheval	xv	7, 45
do	Résidence du gouverneur	xv	7, 12, 45, 269
Relevés et examens	Liste des	xxiv	169
Ristigouche	Dragrage	xiv	18, 106
Recettes	Augmentations	ii, xxiii	173, 232
Recettes et dépenses	Service télégraphique	xxii	20, 232
Richibouctou	Dragage	xiv	18, 107
Richmond	Edifice public	xxii	4, 32
Rideau Hall—Hôtel du Gouvernement	Ottawa	xviii	6, 38
Rimouski	Port		16
do	Bureau de poste	xxii	4, 32, 266
Rivière Asshonapmouchouan	Pose des bouées		15
do du Lièvre	Ecluses, etc	xxiii	16, 21, 81
do du Loup (Fraserville)	Bureau de poste, etc	xxii	4, 9, 266
do (en bas)	Réparation du quai	xxi	16, 82
do (en haut)	Dragage		18
do à la Pluie	Améliorations		16
do au Renard	Débarcadère		15
do du Sud	Travaux de soutènement		16
do Kamanistiquia	Dragage	xx	16, 138
do Dumoine	Glissoir de la		19, 164
do L'Assomption	Travaux de soutènement		16
do Miramichi	Dragage	xiv	18, 105
do Nation-sud	do		19
do Rouge	do	xiii	19, 151
do Saguenay	Pose de bouées		16
do Saint-Anne de la Pérade	Travaux de protection	xxi	16, 83
do Saint-Jean et ses tributaires	Améliorations à la navigation	xiv	15, 18, 66, 106
do Saint-Jean, N.-B	Dragage, etc	xiv	18, 106
do Saint-Louis	Portes d'écluse de prise d'eau		16
do Châteauguay	Dragage		15, 18, 77, 134
do do	Réparation du quai	xxi	15, 77
do Colombie, en général	Améliorations	ix	17, 89
do Coulonge	Réparation du glissoir		19, 163
do O'Kanagon	Améliorations à la navigation	ix	17, 99
do du Vieillard	Pont		20
do Fraser	Améliorations, relevés, etc	ii, ix	17, 92, 153
do Noire	Construction d'un brise-lames	xxi	16, 82
do Noire (trib. de l'Ottawa)	Jetée, etc		19, 163
do Inlet	Ecole industrielle		13
do Saugeen	Dragage	xx	18, 139

Travaux Publics.

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Rivière Shawenigan	Jetée, etc		166
do Saint-Louis	Portes principales		16
do Saint-Maurice	Améliorations	xxi	16, 82
do Saint-Pierre	Dragage		18, 135
do Saint-Placide	do		18, 135
do Thames	do	xx	19, 139
do Touladie	Améliorations	xxi	16, 84
do Yamaska	Réparations à l'écluse	xxi	16, 21
Boberval	Pose de bouées		16
Rondeau, Havre de	Réparation du débarcadère		16
Rue Sussex, pont de la	Réparations		19
Rue O'Connor, Ottawa	do		19
Rue Wellington	Ottawa		19, 40
Rustico-Nord	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Réparation de la jetée	xx	14, 74
Rivière Saskatchewan	Pont à Edmonton	xxiii	20, 169
Sarnia	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
Saskatchewan, Rivière	Pont à Edmonton	xxiii	20, 169
Sault Saite-Marie	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
Seaside	Construction de quai	xvi	14, 63
Selkirk-Ouest	Dragage	xiii	151
Shawenigan	Station de glissoir		165
Shédiac (Pointe du Chêne)	Réparation du quai	xiv	15, 18, 69, 106
do do	Ouverture de la navigation	xiii	223
Sherbrooke	Bureau de poste, etc	xxiii	4, 9, 33, 266
Sir John Macdonald	Monument		21
Skeena, rivière	Amélioration du chenal	ix	17 100
Smith, E. T	Percepteur du revenu	x	173
Smith's Falls	Bureau de poste, etc	xviii	6, 11, 268
Sorel	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
Souris	Reconstruction de brise-lames	xx	14, 75
Saint-André	Bureau de poste		3, 265
Sainte-Anne, C.-B	Ouverture de la navigation	xiii	222
Sainte-Anne du Saguenay	Réparation de la jetée	xxi	16, 83
Sainte-Catherine	Bureau de poste	xix	6, 11, 42, 268
Saint-Félicien, Lac Saint-Jean	Construction de quai	xxi	15, 83
Saint-Henri	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 32, 266
Saint-Hyacinthe	do	xxiii	4, 9, 33, 266
Saint-Irénée	Prolongement de la jetée	xxi	16, 84
Saint-Jean, Isle d'Orléans	Réparation du quai	xxi	16, 84
Saint-Jérôme	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
Saint-Jean, Qué	Ouverture de la navigation, etc	xiii	222
do	Bureau de poste		4, 9, 266
Saint-Jean, N.-B	Douane	xiv	4, 8, 29, 265
do	Ouverture de la navigation	xiii	222
do	Quai du h. de f. D. Atlant.—Dragage	xiv	18, 104
do	Bureau du revenu de l'intérieur		4, 265
do	Bureau de poste	xiv	4, 8, 29, 265
do	Caisse d'économie	xiv	4, 8, 29, 265
do	Bureau de l'inspecteur de bat. à vapeur		4, 265
Saint-Laurent	Réparation du quai	xxi	16, 84
Saint-Lin (Laurentides)	Bureau de poste	xxiii	4, 9, 33, 266
St. Lawrence	Chenal des navires	v	16, 128
Saint-Placide	Dragage	xxiii	18, 135
Saint-Roch de Québec	Bureau de poste		10
Saint-Stephen, N.-B	do etc	xiv	4, 9, 29, 265
Saint-Thomas	do	xix	6, 11, 42, 268
Saint-Vincent de Paul	Pénitencier	xxiii	4, 33
Smith's Falls	Bureau de poste	xviii	6, 11, 268
Sorel	Ouverture de la navigation	xiii	223
do	Bureau de poste	xxii	4, 9, 33, 266
Souris	Reconstruction du brise-lames	xx	14, 75
do	Dragage	xxi	17, 108
South Fork	Pont—Examen etc. du site		20
Springhill	Douane		3, 8, 264
Stephen, Jetée de	Réparations	xx	14, 75
Strathroy	Bureau de poste	xix	6, 11, 42, 268
Stratford	Edifices publics	xix	6, 11, 42, 268
Summerside	Bureau de poste		3, 8, 265
Sussex	do	xiv	4, 9, 30, 265

Lieu.	Nature des travaux.	Pages du rapport.	Pages des annexes.
Sydney-Nord	do		3, 8, 264
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
Sydney	Bureau de poste, etc		3, 8, 264
do	Ouverture de la navigation	xiii	223
Tadoussac	do etc	xiii	223
Tarif	Taux spéciaux pour le télégraphe		248
Téléphones	Edifices publics		6
Terrains du parlement	Ottawa	xviii	5, 40
Terreneuve	Service télégraphique	vii	20, 233
Territoires du Nord-Ouest	do etc	vii	20, 244
Thessalon	Quai neuf	xvii	16, 88
Thornbury	Réparations au quai et dragage	xvii, xx	16, 19, 139
Toronto	Bureau des examinateur du service civil		6, 268
do	Douane, etc	xix	6, 11, 43, 268
do	Edifices fédéraux		6, 11, 43, 268
do	Salle d'exercices	xix	6, 11, 43, 268
do	Bureau de l'ingénieur		6, 268
do	Entrepôt de vérification	xix	6, 11, 43, 268
do	Travaux du havre	xvii	16, 89
do	Bureau du revenu de l'intérieur	xix	6, 11, 43, 268
do	Bureau de poste	xix	6, 11, 43, 268
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
Tracadie, N.-B	Lazaret	xiv	4, 9, 30
Trenton	Bureau de poste	xix	6, 11, 43, 268
do	Dragage, etc	xx	16, 139
Trois-Pistoles	Enlèvement de roches	xxi	16, 85
Trois-Rivières	Douane	xxiii	4, 10, 34, 266
do	Bureau de poste	xxiii	4, 10, 34, 266
do	Bâtisse de l'exposition		4
do	Ouverture de la navigation etc	xiii	223
Trois-Ruisseaux	Débarcadère		15
Truro	Bureau de poste	xvi	3, 8, 27, 264
Valleyfield	do	xxiii	4, 10, 34, 266
Vancouver	do	viii	7, 13, 170
do	Dragage	ix	89
do	Poudrière	viii	7, 47, 70
Varennes	Dragage	v	16, 128
Victoria, C.-B	Edifices publics	viii	7, 13, 47, 270
do	Salle d'exercices		7, 13
do	Améliorations du havre	ix	17, 19, 101, 153
do	Lignes télégraphiques	vi	21, 231, 246
Victoria, I.P.-E. (Crapaud)	Réparation du quai	xx	14, 76
Walkerton	Bureau de poste	xix	6, 11, 43, 268
Wallace, Havre de	Dragage	xvi	17, 104
Wetaskiwin	Bureau des terres fédérales		12
do	Dépôts d'immigrants		12
Wiarton	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
Williams Head, C.-B	Station de la quarantaine, etc	ix	7, 13, 47, 270
Windsor, N.-E	Edifice du bureau de poste	xvi	3, 8, 27, 264
Windsor, Ont	Bureau de poste	xvi	3, 8, 27, 264
do	Ouverture de la navigation	xiii	223
do	Edifices publics		6, 11, 268
Winnipeg	Bureau de l'architecte		6, 269
do	Bureaux des bois de la Couronne		6, 11, 269
do	Douane	xiii	6, 11, 44, 269
do	Bureau des terres fédérales		7, 11, 269
do	Bureau de l'ingénieur		7, 269
do	Entrepôt de vérification	xiii	7, 11, 44, 269
do	Dépôt d'immigrants	xiii	7, 11, 44, 269
do	Fort-Osborne, casernes du		7
do	Bureau du revenu de l'intérieur		7, 269
do	Ouverture de la navigation, etc	xiii	223
do	Bureau de poste, etc		7, 11, 44, 269
do	Edifices publics	xiii	6, 11, 44, 269
Wolseley	Palais de justice	xv	7, 12, 46, 269
Woodstock, N.-B	Réparations au brise-lames	xx	14, 76
Wood Islands	Bureau de poste, etc		4, 9, 265
Yamachiche	Réparations du quai		16
Yarmouth	Bureau de poste		3, 8, 264
Yorkton	Bureau des terres fédérales		7, 12, 269

RAPPORT

DU

DÉPUTÉ MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE FINANCIER DE 1895-96.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 22 mars 1897.

A l'honorable J. ISRAEL TARTE,
Ministre des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des travaux publics pour l'exercice financier expiré le 30 juin 1896.

La somme totale dépensée durant la période comprise dans ce rapport à été comme suit :—

Havres, rivières, ponts, etc	$ 656,009 70
Edifices publics	735,757 83
Télégraphes	66,437 36
Divers, y compris les salaires, etc	125,204 46
Total	$1,583,409 35

La dépense de 1895-96, comparée avec celle de l'année précédente, accuse une diminution appréciable comme on peut le voir en la comparant avec celle des cinq années antérieures qui était comme suit :—

Pour l'exercice financier 1890-91	$2,762,020 98
" " 1891-92	2,084,644 38
" " 1892-93	2,274,448 47
" " 1893-94	2,315,021 67
" " 1894-95	2,033,219 53

Le revenu du département provenant des diverses sources s'est élevé à $102,439.12—une légère diminution sur les années précédentes, ainsi que le tableau suivant le démontre :—

Revenu pour l'année 1890-91	$136,154 88
" " 1891-92	100,929 71
" " 1892-93	126,186 25
" " 1893-94	119,779 36
" " 1894-95	101,846 27

REVENU.

La diminution dans le revenu est surtout apparente dans deux de ses branches, savoir : les bassins de radoub et les télégraphes, les bassins en 1892-93 ayant donné un revenu se montant au chiffre élevé de $43,007.30, tandis que le département n'a reçu de la même source, en 1895-96, que la somme de $23,011.85.

Le revenu des télégraphes a graduellement diminué de $10,229.11 en 1892, à $7,430.47 en 1896.

La concurrence offerte par les petites cales de radoub a aussi sensiblement contribué à réduire le revenu provenant ordinairement de cette source, les taux imposés aux petits bateaux qui se servent de bassins de moindres dimensions que les nôtres, étant tels que leur comparaison est désavantageuse à notre tarif, et les propriétaires de ces bateaux trouvent, en conséquence, qu'il est mieux pour eux de se servir de bassins plus petits. Le revenu perçu au bassin de Lévis a été de $8,835.39 ; à celui d'Esquimalt, de $10,-221,68, et à celui de Kingston, de $3,954.78. A ce dernier endroit, ainsi que je l'ai fait remarquer dans mon rapport de l'an dernier, les taux ont été réduits pour la saison de 1895 pour essayer de s'assurer si, comme on le prétendait, le tarif élevé avait un effet prohibitif et empêchait un plus grand nombre de bateaux de se servir du bassin. Cette réduction n'a pas eu cependant le résultat espéré, mais, au contraire, a eu pour effet de réduire sérieusement le revenu, le montant perçu pour 1895 n'ayant été que de $2,450.33. L'ancien tarif fut rétabli pour la saison de 1896, et, comme on peut le voir, le revenu excède celui de l'année précédente par un montant de $1,504.45.

Quant au revenu du service télégraphique, la construction et l'extension graduelles des chemins de fer, ainsi que l'établissement au même moment de lignes télégraphiques pour leur service, a contribué à réduire le volume d'affaires sur le réseau du gouvernement, et le revenu qu'on en retirait. Il en fut plus particulièrement ainsi quand les communications par voie ferrée furent prolongées dans les Territoires du Nord-Ouest, à partir de la ligne principale du Pacifique Canadien vers Prince-Albert, dans une direction, et vers South-Edmonton, dans l'autre. La construction de la ligne télégraphique, qui suivit celle du chemin de fer, réduisit immédiatement la somme d'affaires qui avant se faisaient exclusivement par nos lignes. Le même cas se présenta lorsque le chemin de fer du Lac Saint-Jean fut construit jusqu'à Chicoutimi, la ligne établie alors par la compagnie de télégraphe du Great North-Western enlevant à notre ligne de Baie Saint-Paul à Chicoutimi presque tout son chiffre d'affaires.

Dans les deux cas ci-haut mentionnés la diminution dans le revenu a été d'au moins 60 pour cent.

Le revenu sur les glissoires et estacades s'est maintenu, pour ce qui concerne les travaux de la rivière d'Ottawa, à peu près à son niveau normal ordinaire depuis la réduction des taux en 1893—le montant perçu pour l'exercice financier étant seulement de $2,700 moindre que celui de l'année précédente et formant une somme de $49,400.16, dont la perception était complète à la fin de l'année, y inclus des arrérages, le tout formant un grand total pour l'année de $50,123.33.

Le revenu reçu durant la même période pour l'usage des travaux de la rivière Saint Maurice a formé un total de $21,358.74, soit $7,052.21 de plus qu'en 1894-95.

Depuis la réorganisation de ce service en 1892, le revenu, qui était antérieurement bien minime, a suivi une marche ascendante régulière, et après avoir accusé pendant des

années un déficit annuel, les travaux de la rivière Saint-Maurice donnent maintenant un revenu satisfaisant en sus des dépenses, celui de l'année dernière étant le plus élevé de tous ceux que nous avons reçus depuis que ces travaux sont commencés.

Ainsi que je le faisais prévoir dans mon rapport de l'an dernier, un arrêté du conseil a été émis le 5 février 1896, pour l'abandon des travaux de la rivière Saguenay, dont l'entretien représentait une dépense annuelle d'une certaine importance tandis que, depuis quelques années, ces mêmes travaux ne donnaient aucun revenu.

Un différend qui s'est élevé entre le ministère et les fabricants de bois, du district de Newcastle, au sujet du tarif imposé pour l'usage des travaux du gouvernement a empêché la perception du revenu sur ces travaux durant les trois dernières années.

En 1892, MM. Mossom Boyd et Cie, de Bobcaygeon, refusèrent de payer des droits pour l'usage d'une partie des travaux, et la cause ayant été soumise à la cour d'Echiquier, il fut décidé que pour les travaux sur la rivière Fénélon, le département n'avait aucun titre à percevoir des droits pour les années écoulées depuis 1882 jusqu'à 1892, et les montants perçus avant cette décision judiciaire durent être remboursés. Les griefs des marchands de bois, sur lesquels le ministère n'a pas encore pris de décision, consistent dans le fait, allégué par eux, que certaines parties des travaux, pour l'usage desquelles des droits sont exigés, sont, soit sans utilité aucune pour la descente rapide du bois, ou bien rendent cette opération plus difficile ou plus coûteuse.

Un examen a été fait de la rivière, ainsi que des travaux en question, et un rapport sera bientôt soumis, qui, espérons-le, fera disparaître toute cause de plainte et permettra la perception des droits sur ces travaux sans aucun danger de désaccord avec les marchands de bois.

Etant données des circonstances ordinaires normales, l'on a tout droit d'espérer que le revenu pour l'année fiscale prochaine, provenant des travaux contrôlés par ce département, donnera un excédant sur celui des deux dernières années.

DÉBOURSÉS.

Les déboursés du département sous les trois titres de havres et rivières, édifices publics et télégraphes, ont été controlés, avec leur habileté ordinaire, par les officiers ayant charge de ces diverses branches, et ont formé, tel que, ci-dessus mentionné, un total de $1,583,409.25.

Les ouvrages très importants dans les

PORTS ET RIVIÈRES

mentionnés dans mon dernier rapport comme étant en voie d'exécution, ont été poussés avec autant de rapidité que le permettaient les crédits votés, y compris le travail à l'entrée est du port de Toronto, le contrat avec MM. Murray et Cleveland ayant été terminé et clos. Des sommes ont été votées dans les estimations budgétaires soumises au Parlement pour des travaux durant le prochain exercice financier à Goderich, Owen Sound, Collingwood, Kincardine et autres places importantes dans Ontario, dans le but de subvenir aux besoins toujours croissants du trafic et du commerce des grands lacs de l'ouest. Dans la province de Québec et dans les provinces maritimes, divers quais, débarcadères et brise-lames, ont été réparés et agrandis.

Parmi les ouvrages dont les avantages dépasseront de beaucoup la valeur de la dépense encourue, sont ceux qui ont été exécutés dans le but de fournir de bons

attérissages pour les pêcheurs exerçant leur métier dans le bas du Saint-Laurent. Des cailloux et du roc solide, rendant l'abordage difficile à plusieurs endroits de la côte de Gaspé, ont été enlevés avec des résultats trés satisfaisants. De nouvelles sommes seront demandées pour la continuation de cet ouvrage de si grande utilité, durant la prochaine année fiscale. Un débarcadère a aussi été construit à la Pointe aux Esquimaux, dans le Golfe Saint-Laurent, ainsi que des quais à divers endroits sur le Lac Saint-Jean et sur les rivières tributaires.

L'étude des moyens à prendre pour la direction du courant de la rivière Fraser, dans la Colombie-Britannique, et la protection de ses rives, a encore attiré l'attention du département. Cette rivière, qui est une des plus grandes et des plus importantes de cette province, et qui prend sa source à une élévation d'à peu près 3,000 pieds au dessus du niveau de la mer, près de Yellow Head Pass, suit un cours plein de détours et très resserré à certains endroits, sur une longueur de 900 milles jusqu'au Golfe de Georgie, où elle se jette, à peu près 9 milles au nord de la frontière. Elle a un grand nombre de tributaires, huit des principaux y affluant de la rive droite, savoir :—la North-Fork, Salmon, Nechaco, Blackwater, Chilcotin, Harrison, Pitt et Coquitlam ; et trois de la rive gauche, savoir :—la Willow, Quesnelle et Thompson.

Le bassin de la rivière Fraser et de ses affluents embrasse une étendue de pas moins de 70,000 milles carrés.

Son principal chenal est traversé par quatre ponts, un pont pour voitures et piétons, Lillooet, un pont (cantilever) de chemin de fer en bas de Lytton, le pont suspendu d'Alexandria et le pont du Pacifique Canadien à la Mission. La marée montante s'y fait sentir jusqu'à Chilliwack, 48 milles en haut de New Westminster, ou à 65 milles de son embouchure. Le niveau très élevé atteint par la rivière en mai, et ensuite en juin et juillet, la nature friable de ses rives à certains endroits de son cours, affectent sérieusement la direction du courant et changent le chenal de la rivière de telle manière que des mesures urgentes et immédiates sont nécessaires. L'érosion des rives est constante mais moindre à l'eau basse. A mesure que les eaux montent, la force érosive du courant augmente rapidement jusqu'à ce qu'elle ait atteint son maximum à la plus grande hauteur de l'eau.

Divers plans d'endiguement et de chaussées ont été proposés, mais la nature toute particulière de la crue des eaux, le courant et l'érosion constante des rives de cette rivière, en demandent une connaissance plus intime ainsi qu'une étude soignée de ses traits particuliers avant qu'on puisse adopter un plan qui produise des bons résultats. Décision a été prise de faire un examen sérieux de cette rivière durant le cours de la prochaine année fiscale.

Les autres rivières de la Colombie-Britannique ont aussi reçu l'attention du département ; des travaux ont été exécutés sur les rivières Columbia, O'Kanaghan, Kootenay et Skeena, et c'est l'intention du département d'envoyer une drague à Nanaïmo afin de donner une plus grande pofondeur d'eau pour les navires qui fréquentent ce hâvre.

Les travaux généraux de construction et de réparation, sous le titre de "Ponts et Rivières," ont été exécutés à au-delà de cent différents endroits du dominion, des ouvrages ayant été faits à vingt-quatre endroits dans la Nouvelle-Ecosse, sept dans le Nouveau-Brunswick, seize dans l'Ile du Prince Edouard, trente et un dans Québec, quinze dans Ontario, un dans Manitoba et six dans la Colombie-Britannique. Cent-vingt examens ont été faits dans le cours de l'année.

Travaux Publics.

Le dommage causé aux quais, jetées, etc., dans les provinces maritimes, par ces terribles vers destructeurs, le taret et le "limnoria," attire toujours l'attention du département.

Autant que possible, on se sert de bois imprégné de créosote pour la construction ou la réparation des ouvrages ci-dessus, mais le prix élevé de ce bois, qu'il faut se procurer aux Etats-Unis, et le fait que son usage empêche celui du bois indigène, attirent sérieusement l'attention sur la nécessité de créer dans le pays quelqu'établissement à cette fin, que cette industrie soit le résultat de l'action du gouvernement ou de l'initiative privée.

DRAGAGE.

De tous les travaux de dragage exécutés sous le contrôle du département, le plus, important est celui de l'approfondissement et de l'entretien du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec à une profondeur régulière de 27½ pieds. Ce travail a été fait cette année par quatre dragues, la drague "Laval" et les dragues n°s 8, 11 et 12, la quantité de déblai enlevée ayant été de 437,642 verges, et le coût du travail dépendant de la nature de la matière à enlever.

Ainsi, le coût moyen du travail fait par la drague "Laval" durant la saison, a été de 46½ cents la verge, tandis que le travail de la drague "n° 11" a coûté en moyenne 17 cents la verge cube.

Dans les provinces maritimes, le ministère a fait du creusage à 17 différents endroits avec cinq dragueurs, Le "St. Lawrence", le "Canada", le "New Dominion", le "George McKenzie", et le "Prince Edouard".

Le coût moyen par verge cube de matière enlevée a varié de 16⅔ cents pour le dragueur "St. Lawrence" à 57 cents pour la "George McKenzie".

Dans Québec, les dragueurs "St. Louis", "Nithsdale" et "St. Pierre" ont travaillé à huit différents endroits, le coût moyen du travail de la "Nithsdale" étant 33½ cents la verge cube et celui de la "St. Louis" de 19⅝ cents la verge.

Dans Ontario, cinq dragueurs appartenant au département et deux autres dragueurs loués ont fait le travail à 19 différents endroits. Les dragues du département étaient la "Challenge", "Ontario", "Nipissing", "Queen" et "n° 9". Cette dernière travaillant sur la rivière Kaministiquia, à Fort William, exécuta l'ouvrage au prix le plus bas qu'ait connu le département depuis des années, le coût moyen par verge cube ne s'étant pas élevé à plus de 3⅓ cents. La moyenne des autres dragues a été, la *Challenge*, 14⅓ cents l'*Ontario*, 28⅓cents, le *Nipissing*, 17 cents, et le *Queen*, 14 cents. Le nombre total de verges enlevées par la flotte entière, durant l'année, a été 1,079,754.

ÉDIFICES PUBLICS.

De tous les édifices publics mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction, le Lazaret de Tracadie a été complètement terminé dans le cours de l'exercice financier écoulé. La construction de la salle d'exercices militaires de Halifax, du bureau de poste à Victoria et du bureau de poste à Pictou, a été vigoureusement poussée et l'on espère pouvoir les finir complètement durant le cours de la prochaine année. Les difficultés rencontrées par l'entrepreneur du bureau de poste de Rimouski, l'ont forcé à suspendre les travaux au cours de la dernière partie de l'exercice, mais des mesures étaient prises dans le même temps pour permettre de terminer l'édifice, et il est probable qu'il le sera dans le cours de l'an prochain. Des contrats ont été accordés dans

le cours de l'année dernière pour sept nouveaux édifices ; un dans la Nouvelle-Ecosse, la nouvelle salle des immigrants à Halifax, devant remplacer celle qui a été détruite par le feu le 27 janvier, 1895 ; deux dans Ontario, un bureau de poste, etc., à Arnprior, et la maison de réforme à Alexandria ; un dans le Manitoba, un bureau de poste, etc., à Portage-la-Prairie, et un dans la Comlombie-Britannique, la salle d'exercices militaires à New-Westminster.

Tous les contrats pour les édifices ci-dessus ont été accordés au plus bas soumissionnaire, après une demande publique de soumissions.

ENTRETIEN DES ÉDIFICES, CHAUFFAGE, ETC.

L'entretien des divers édifices publics sous le contrôle du ministère, au nombre d'à peu près 175, a été bien fait durant le dernier exercice financier. Plusieurs travaux importants de réparations ont été exécutés dans ces édifices, tel qu'il est mentionné dans les annexes de ce rapport, et les divers systèmes d'eau, gaz et de chauffage ont été entretenus dans un bon état. La quantité ordinaire de charbon a été achetée pour le chauffage des édifices en dehors d'Ottawa, tandis que 5,000 tonnes en ont été achetées pour ceux d'Ottawa. Le prix du charbon baisse graduellement, le taux payé pour 1895-96 étant le même que celui payé pour 1894-95 et un peu moindre que celui payé pour 1893-94. Ceci expliquera pourquoi le chiffre du crédit pour le chauffage des édifices publics est resté le même quoique le nombre des édifices ait graduellement augmenté.

Une augmentation dans le coût de l'éclairage peut, cependant, être remarquée ; cela est dû à la demande générale pour la lumière électrique et son introduction dans les édifices où l'huile de pétrole avait servi jusque là, ainsi qu'à la substitution, dans un grand nombre d'endroits, de la lumière électrique au gaz, quoique dans plusieurs cas ce dernier système d'éclairage soit moins coûteux mais présente plus de difficultés pour la ventilation convenable des bureaux, où un grand nombre de commis travaillent ensemble, comme les bureaux de poste dans les grandes villes.

Le montant total des dépenses pour les édifices publics, soit pour construction, répations ou entretien, a été de $735,757.83.

TÉLÉGRAPHES.

Il y a deux mille six cent cinquante-huit milles de lignes télégraphiques sous le contrôle du département, subdivisées en deux mille quatre cent quatre-vingt-sept milles de lignes de terre et deux cent six milles de câble sous-marin, comme suit :—

—	Lignes de terre	Câble.
	Milles.	Milles.
Dans Terreneuve	14	
" Nouvelle-Ecosse	238	21
" Nouveau-Brunswick	76	12
" Québec	932	164
" Ontario	24	9
" Colombie-Britannique	505	
" Territoires du Nord-ouest	698	
	2,487	206

Les lignes télégraphiques de la Colombie-Britannique sont la ligne Ashcroft-Barkerville, celle de Victoria à Cape-Beale, et les lignes réunissant Nanaïmo à Comox, et Alberni-Nanaïmo. La ligne dans Ontario relie Leamington, à Pointe-Pelée et autres endroits sur l'île Pelée. Le service télégraphique dans Québec est divisé en cinq parties, une de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi ; la seconde allant de Murray Bay à la Pointe-aux-Esquimaux ; la ligne de la Quarantaine, de Québec à la Grosse-Ile, et le service de l'île Anticosti aux îles de la Madeleine. Dans le Nouveau-Brunswick, les lignes du gouvernement établissent la communication entre Chatham et Escuminac, et aussi entre Eastport et Campbello, Grand Manan, les îles Cheney et Whitehead.

Les lignes de la Nouvelle-Ecosse s'étendent de nord-Sydney à Meat Cove, d'où communication est établie avec les îles de la Madeleine et les îles Saint-Paul par câble sous-marin. Il y a aussi communication télégraphique, sous le contrôle du gouvernement, entre Mabou et Cheticamp, ainsi qu'entre Barrington et cap Sable. Finalement, mentionnons les lignes des Territoires du Nord-Ouest s'étendant de Qu'Appelle à Edmonton et Saint-Albert sur un parcours de 607½ milles, et de Moosejaw à Wood Mountain, 90½ milles.

Ces diverses lignes télégraphiques ont été maintenues dans un état d'efficacité convenable durant l'année, les travaux de réparations et d'entretien ayant été exécutés sous la surveillance directe des officiers du département.

Des préparatifs ont été faits pour l'extension vers l'est de la ligne construite sur la rive nord du Saint-Laurent, et c'est l'intention de la continuer dans le cours du prochain exercice financier, jusqu'à Natashquan, distance approximative de 84 milles de la Pointe aux-Esquimaux.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le total de la correspondance conduite par le département durant l'exercice qui vient de s'écouler est en chiffres ronds d'environ 25,000 lettres reçues, 20,000 expédiées et de près de 11,000 chèques préparés et expédiés.

Les rapports ci-dessous soumis par les officiers en charge des diverses branches du département, se résument comme suit :—

Les travaux spécialement sous le contrôle du ministère et mentionnés dans ce rapport sont :

Edifices publics, leur construction et entretien.
Dragage et dragueurs.
Bassins de radoub.
Ports et jetées ; leur construction et amélioration.
Ponts et chaussées.
Glissoires et estacades.
Ligne télégraphiques.
Travaux sur les rivières navigables.

En sus d'un index général, les principaux annexes et ce rapport, sont par ordre alphabétique.

ACTES DU PARLEMENT.

Titres :—Une liste des actes passés par le parlement du Canada à la session qui s'est terminée le 23 avril 1896, et se rapportant à ce ministère, se trouve à l'annexe n° 5, page 189.

ARTS—GALERIE NATIONALE DES

Deux peintures à l'huile ont été ajoutées à la collection de la galerie nationale des arts durant la dernière année fiscale, savoir :—"La mort de Nelson" de George Philip Reinagle. R.A., et "le photographe" de F. Brownell, R.C.A. La première peinture a été achetée par le gouvernement. La seconde était une peinture diplômée, don de l'Academie Royale Canadienne.

La galerie a beaucoup attiré l'attention des citoyens, étrangers en visite à Ottawa, l'année dernière, comme le démontre le grand nombre de noms apposés au régistre des visiteurs.

Le tableau suivant donne le nombre des personnes qui ont signé au régistre, chaque année, depuis l'inauguration de la galerie :—

1882-83	8,261
1883-84	9,928
1884-85	11,893
1885-86	8,792
1886-87	11,943
1887-88	16,593
1888-89	14,241
1889-90	18,048
1890-91	21,289
1891-92	20,026
1892-93	16,717
1893-94	13,366
1894-95	19,146
1895-96	22,961

Cette augmentation dans le nombre des visiteurs doit être agréable et encourageante pour tous ceux qui prennent intérêt à se voir développer le goût des arts en Canada.

Le rapport du conservateur de la galerie se trouve à l'annexe n° 13, page 255.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ÉDIFICES :—Voici un résumé des travaux opérés dans les divers édifices de cette province durant l'exercice.

Nanaïmo, édifice public.—Des appareils additionnels pour le gaz, ainsi que des marches d'entrée ont été fournis.

New-Westminster, salle d'exercices militaires.—Le contrat pour la construction de la bâtisse a été donné, l'ouvrage est en marche.

" bureau de poste.—Réparations à la toiture.

Vancouver, édifice public.—Menues réparations au toit, vitrage, ameublement, etc.

" arsenal —Commencé et terminé durant l'année fiscale.

Victoria, douane.—Réparations au mobilier et aux fournitures.

" nouvel édifice public.—Les travaux de construction ont bien progressé durant l'année.

" bureau de poste, etc.—Des réparations ordinaires ont été faites et la bâtisse pourvue de meubles et fournitures.

Victoria, magasin militaire.—La bâtisse a été terminée et est occupée.

Williams Head, poste de quarantaine.—Amélioration du service de l'eau ; un chemin pour voitures a été aménagé et des autres commodités ont été fournies, (voir annexe n° 2, page 46.)

Dragage.—Le dragueur *Mud Lark* a été employé à creuser et améliorer le havre de Victoria, 25,600 verges cubes de glaise et de gravier ayant été enlevées. Plus d'ouvrage aurait pu être fait avec des meilleurs résultats, si des retards inévitables n'étaient pas survenus, dont le plus grand a été causé par un commencement d'incendie à bord du remorqueur *Princess* et qui se communiqua au dragueur.

Le bateau arrache-souche *Samson* a rendu de très grands services sur la rivière Fraser, durant l'année, non seulement en enlevant des troncs d'arbres, etc., du fond de la rivière, mais aussi pour les examens, sondages, travaux de protection aux rives, le service des bouées, etc.

Le dragueur *Muskrat* a été employé sur la rivière Columbia, durant l'année et a fait un ouvrage d'une grande utilité pour rendre la navigation facile.

Pour un rapport complet et détaillé sur les opérations du dragueur *Mud Lark* et le bateau arrache-souche *Samson*, voir l'annexe n° 3, page 153, et pour celles du dragueur *Muskrat*, voir page 90.

Havres et rivières.—Les travaux, que les sommes mises à la disposition du ministère lui ont permis de faire exécuter dans la Colombie-Britannique, ont été comme suit, savoir :—

Rivière Columbia.—Amélioration à la navigation.
" Fraser " "
" Kootenay " "
" O'Kanaghan " "
" Skeena.—Enlèvement de troncs d'arbres.
Havre de Victoria.—Enlèvement du récif *Dredger*.

Nombre d'examens et d'explorations ont été faits dont le résultat a été l'acquisition de précieux renseignements, ce que prouvera encore mieux une étude du rapport de l'ingénieur en chef, à la page 89 de l'annexe n° 3.

PERCEPTEUR DU REVENU.

Le rapport de cet officier se trouve à la page 173 de l'annexe n° 4. Tout le revenu payable durant l'année, et une fraction des arrérages, a été perçu. La somme totale reçue, ainsi qu'il a été dit plus haut, se monte à $95,008.65, sans compter le revenu des télégraphes, qui était de $7,430.47.

CONTRATS.

A l'annexe n° 6, page 193, se trouve une liste de tous les contrats adjugés par le département. Cette liste donne en détail la nature, la date, le chiffre des contrats, et le nom des contrats.

Le même annexe donne aussi des détails de toute la propriété acquise ou cédée durant l'exercice financier, ainsi que les noms des vendeurs et des acheteurs dans chaque cas, une description de la propriété et le prix avec une liste des baux consentis par Sa Majesté ou faits en sa faveur par le ministère.

CORRESPONDANCE.

Une étude de l'annexe n° 14, à la page 259, donnera une idée du nombre de lettre reçues et expédiées par chacune des branches du ministère. Dans la branche de l'ingénieur-en-chef seule, à peu près 10,000 lettres ont été reçues, et pas moins de 840 documents officiels ont été soumis par le secrétaire au chef de cette branche avec des instructions ou demandes de rapport.

L'exposé ci-dessus démontre l'augmentation continue et rapide du chiffre d'affaires exécutées par le ministère.

APPAREILS DE DRAGAGE.

Le tableau suivant est un inventaire des appareils et accessoires du service des dragueurs appartenant au ministère et qui ont été mis en opération par lui durant l'exercice, sous la surveillance et la direction de la branche de l'ingérieur-en-chef :—

Dans les provinces Maritimes.

Le dragueur-vapeur à godets *St. Lawrence.*
" " *Canada.*
Le Dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalands.
" " *Prince Edward*, 3 chalands et un chaland-fontaine.
" " *Geo. McKenzie*, 4 " "
Un arrache-pierre, avec chaudière à vapeur, machine et grosses pinces.

Dans les provinces de Quebec et Ontario.

Le dragueur élévateur	*No. 9*	3	chalands et le remorqueur			*Delisle.*
"	"	*Queen*	2	"	"	*Ottawa.*
"	"	*Nipissing*	2	"	"	*St. Paul.*
"	"	*Ontario*	3	"	"	*St. John.*
"	"	*St. Louis*		"	"	*Sensation.*
"	"	*Challenge*,	2	"	"	*Trudeau.*

L'arrache-pierre n° 1.

Province du Manitoba.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, le remorqueur *Sir Hector*, 2 chalands et un chaland à houille

Colombie-Britannique.

Le bateau arrache-souche *Samson.*
Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalands et le remorqueur *Princess.*

Chenal du St-Laurent.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt, St-James, St. Francis, C. J. Brydges, M. F. Parsons, Cartier*, deux arrache-pierres, 2 bateaux à houille, 12 chalands à clapets d'une capacité de 80 verges, 2 chalands d'une capacité de 150 verges, n chaland pour les sondages, 2 chalands à houille et 2 chalands à treuil.

Travaux Publics.

Nouveau matériel de dragage.

Un dragueur élévateur pour le chenal du Saint-Laurent. Ce dragueur est du même type que le *Laval.*

Un remorqueur en acier qui sert de *tender* au nouveau dragueur.

Un dragueur à cuiller, en acier, pour les provinces maritimes.

Deux chalands en acier pour travail en mer.

Les bateaux ci-dessus étaient en voie de construction à la fin de l'exercice.

DÉPENSES.

Rapport du comptable :—Ce rapport annuel des dépenses se trouve à l'annexe n° 1, commençant à la troisième page. Il est complet et donne les détails, par ordre alphabétique, des diverses sommes dépensées, avec l'autorisation du parlement, dans chaque province pour les différents ouvrages contrôlés par le ministère.

Un résumé des sommes dépensées pour chaque branche du ministère a déjà été mentionné au commencement de ce rapport.

A la page 264 de l'annexe n° 15, se trouve un autre état du comptable donnant en détail les diverses sommes dépensées pour des réparations absolument requises afin de protéger les édifices publics contre les ravages du temps.

BASSINS DE RADOUB.

Les dimensions des vaisseaux de long cours ont tellement augmenté depuis les dernières années, que les bassins de radoub qui, il y a dix ans, étaient considérés comme amplement suffisants pour les besoins du pays pour toujours, pourraient bien devenir impropres à recevoir la classe des vaisseaux qui ont été lancés à la mer depuis quelques années, ou qui sont encore en voie de construction. Un de ces énormes vapeurs qu'on est à construire actuellement à Belfast, Irlande, aura, paraît-il 704 pieds de longueur. Comme je l'ai déjà mentionné dans ce rapport, le Canada possède trois bassins de raboub, le "Lorne" sur le fleuve Saint-Laurent, à Lévis, vis-à-vis Québec ; le "Esquimalt" dans le Pacifique à un endroit du même nom, près de la ville de Victoria, C.-B. ; et un plus petit à Kingston, Ontario, sur le lac Ontario.

Le bassin de l'Atlantique à Halifax est la propriété de la compagnie du bassin de radoub d'Halifax, à responsabilité limitée, qui l'entretient. Il a été construit à l'aide de subventions du gouvernement du Royaume-Uni de la cité de Halifax et du Canada.

Voici quelles sont les dimensions de ces bassins :

Le Lorne :—Commencé par la commission du havre de Québec en 1878 ; notre ministère en a pris la charge et l'a terminé en 1889 :

	Pieds.
Longueur	445
Largeur au couronnement	100
" au fond	73
" à l'entrée	62
Profondeur de l'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes mers ordinaires	26½
" " " à eau basse ordinaire	20½

Le Kingston—a été construit par ce ministère et terminé en 1892 :—

	Pieds.
Longueur au fond	*280
Largeur "	47
" au couronnement	79
Profondeur	20½
" de l'eau sur le seuil à eau basse	16
Largeur à l'entrée	55

(Le niveau du lac Ontario a un écart de 3½ pieds.)

*Cette longueur peut être augmentée de 13 pieds en mettant le caisson sur l'alignement du tablier.

L'Esquimalt—complété par ce ministère en 1887 :

	Pieds.
Longueur sur les billots	430
" totale du bassin	480 10 p.
Largeur au fond	41
" au couronnement	90
" à l'entrée	65
Profondeur de l'eau sur le seuil à mer haute ordinaire	26½

(La marée du printemps monte de 7 à 10 pieds et baisse de 3 à 8 pieds.)

L'Halifax—a été construit à la suite d'une convention faite avec ce ministère et sujet à l'approbation de ce dernier, terminé en 1889 :—

	Pieds.
Longueur	585
Largeur au couronnement	102
" au fond	72
" à l'entrée	89¼
Profondeur de l'eau sur le seuil à marée ordinaire	30

(La marée du printemps monte de 6 pieds et baisse de 3 pieds.)

On trouvera à l'annexe n° 3, page 160, une inscription plus détaillée des bassins de radoub exploités par le ministère, et le revenu provenant de ces travaux à l'annexe n° 4, page 175.

Employés.—Une liste des fonctionnaires et employés aux bassins de radoub, donnant leur âge, la date de leur nomination, le chiffre de leurs appointements, etc., se trouve à l'annexe n° 10, page 217, du présent rapport.

MANITOBA.

Voici un résumé des travaux exécutés durant l'exercice financier dans certains édifices publics de la province de Manitoba :—

Portage la Prairie, nouvel édifice public :—Le contrat pour cet édifice a été adjugé en juillet 1895, et les travaux sont en marche.

Winnipeg, bureau de poste :—Une bouilloire qui avait été condamnée a été remplacée et des fournitures, etc., ont été achetées.

" entrepôt de vérification :—Les lanternes ont été fermées et le système de chauffage réparé.

Winnipeg, douane :—Des légères réparations ont été faites aux fournitures et des meubles ont été fournis.

" bâtisse des immigrants :—La citerne a été réparée et de légères réparations générales ont été faites à la bâtisse.

Voir l'annexe n° 2, page 44.

Le quai de Hnausa :—Le quai à cet endroit que je disais, dans mon rapport de l'an dernier, être en voie de construction, a été terminé par le ministère.

L'entrepreneur n'ayant pu finir son contract à l'époque spécifiée, ce contrat lui fut enlevé et l'ouvrage fini à la journée.

Voir l'annexe n° 3, page 89.

Dragage :—Les travaux de dragage à l'embouchure de la rivière Rouge, dans le lac Winnipeg, commencés en 1884 ont été continués depuis cette date. Les travaux de cette année représentent l'enlèvement de 48,120 verges cubes de déblais à un coût de $10,596.46.

Du dragage a aussi été exécuté sur un bras de la rivière Rouge, près de West Selkirk.

Voir l'annexe n° 3, page 151.

PARC DE LA COTE DU MAJOR.

La renommée de ce lieu favori pour sa propreté et sa beauté a été maintenue durant l'année dernière. Les allées et le terrain ont été généralement améliorés. Les alentours du lac artificiel ont été nivelés et aplanis, et des réparations nécessaires aux clôtures, etc., ont été exécutées.

NAVIGATION—OUVERTURE ET CLOTURE DE LA

Le ministère offre des remerciements aux officiers de Douane pour la célérité avec laquelle ils ont répondu à ma lettre circulaire leur demandant des renseignements sur la date de l'ouverture et la clôture de la navigatien dans leurs ports respectifs.

Comme nous aurons encore besoin des mêmes renseignements à l'avenir, je serais heureux que les officiers de Douane aient la complaisance de nous donner, dans chaque cas au lieu de la date de l'arrivée du premier ou dernier vaisseau, celle de la formation de la glace à l'automne ou l'hiver et la date de son départ au printemps.

Voir l'annexe n° 11, page 222.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Brise-lames, quais, etc. :—Dans le cours du dernier exercice, les travaux de construction, réparations, etc , aux brise-lames, quais, jetées, etc., exécutés par le ministère dans cette province ont été comme suit, savoir :—

Anderson's Hallow, comté d'Albert—Réparations au brise-lames.
Cap Tourmentime. comté de Westmoreland.—Réparations au quai.
Dalhousie, comté de Ristigouche.—Réparations au quai.
Gardner's Creek, comté de Saint-John.—Construction d'un quai.

Negro Point, comté de Saint-John.—Réparations au brise-lames.

Rivière Saint-Jean.—Améliorations à la navigation.

Shédiac (Pointe du Chêne), comté de Westmoreland.—Réparations au quai de délestage.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 63.)

Batisses.—Les travaux nécessaires pour la préservation et l'agrandissement des édifices publics dans cette province, ont été exécutés comme suit, savoir :—

Bathurst, bureau de poste.—Légères réparations à la fournaise.

Chatham, bureau de poste.—La plomberie a été retouchée et l'ameublement requis a été fourni.

Dalhousie, bureau de poste.—L'appareil de chauffage a été réparé.

Frédéricton, édifice public.—Le trottoir en asphalte a été réparé et l'accomodation du bureau de poste augmentée.

Moncton, édifice public.—La fournaise a été renouvelée et les plafonds réparés.

Newcastle, édifice public.—Réparations considérables, renouvellements et améliorations à la bâtisse.

Partridge Island, poste de la quarantaine.—L'hôpital a été réparé et les autres bâtisses ont été badigeonnées.

Portland, St-Jean, bureau de poste.—Des mesures ont été prises pour augmenter la salubrité de la bâtisse.

Saint-Jean, douane.—Des réparations considérables et des améliorations ont été effectuées.

Saint-Jean, bureau de poste.—Un grand nombre de réparations, de diverses natures, des changements, améliorations, etc., ont été exécutés.

Saint-Jean, banque d'Epargne.—Des réparations au service de l'eau, aux fournitures, chassis, serrures, etc., ont été faites.

Saint-Stephen, édifice public.—Une partie de la maçonnerie, qui était en mauvais état, a été enlevée et remplacée ; les plafonds et les murs réparés et coloriés, les boiseries peinturées, huilées et vernies, et les alentours améliorés.

Sussex, édifice public.—La fournaise à air chaud a été remplacée et des échelles fournies.

Tracadie, Lazaret.—Cette construction a été terminée et elle est maintenant occupée.

(*Voir* l'annexe n° 2, page 28.)

Dragage.—Des travaux de dragage considérables ont été exécutés, principalement sur les rivières Saint-Jean et Miramichi, et 98,905 verges cubes de déblais ont été enlevés à un coût de $21,352.63. Les dragueurs ont été mis au travail durant la saison aux endroits suivants, savoir :

Quai du chemin de fer Canada Eastern, Frédéricton ; quai de la compagnie du chemin de fer Dominion Atlantic, Saint-Jean ; Frédéricton, rivière Miramichi, Oromocto, Pointe du Chêne, rivière Restigouche, Richibouctou. (*Voir* l'annexe n° 3, page 104.

Travaux Publics.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les principaux travaux exécutés sous le contrôle de la branche de l'Architecte du ministère, dans les territoires, durant l'année, sont comme suit, savoir :

Moosejaw Assiniboïa, palais de justice.—Une voute de sûreté en brique, à l'épreuve du feu, a été construite, le terrain autour de l'édifice a été nivelé, et des autres améliorations ont été faites.

Moosomin, palais de justice.—Une rallonge commencée l'année dernière a été terminée et est maintenant occupée.

Moosomin, quartiers des hommes de police.—Des légères réparations ont été faites.

Régina, Assiniboïa, résidence du gouverneur.—Les tuyaux à eau ont été nettoyés et réparés.

Régina, Assiniboïa, palais de Justice.—Les travaux requis ont été exécutés.

" bureaux des terres de la couronne.—Ce bureau a été pourvu des articles nécessaires pour qu'on puisse l'occuper et y faire le travail requis.

Régina, Assiniboia, casernes de la police du Nord-Ouest.—Des excavations ont été faites et un soubassement en pierre a été bâti sous la caserne, etc.

Wolseley, Assiniboïa, palais de justice.—Cet édifice a été terminé et est occupé.

Voir l'annexe n° 2, page 45.

NOUVELLE-ECOSSE.

Brise-lames, jetées, quais, etc.—Ci-suit un résumé des travaux exécutés dans les havres et rivières sous le contrôle du ministère et pour lesquels les sommes à notre disposition pour améliorations, construction et extension, ont été déboursées, savoir :—

Arisaig, comté d'Antigonish.—Réparations à la jetée.
Bass River, comté de Colchester.—Construction d'un quai.
Bayfield, comté d'Antigonish.—Réparations au quai.
" " .—Réparations au brise-lames.
Belliveau's Cove, comté de Digby.—Reconstruction du brise-lames.
Big Pond, Cap-Breton.—Réparations au quai.
Boularderie, Ross Ferry, comté de Victoria.—Construction d'un quai.
Broad Cove, comté d'Inverness.—Reconstruction du quai.
Cow Bay, Cap-Breton.—Réparations au brise-lames.
D'Escousse, comté de Richmond.—Construction d'un plan incliné.
Digby, comté de Digby.—Reconstruction de la jetée.
Eatonville, comté de Cumberland.—Réparations du brise-lames.
Economy, comté de Colchester.—Réparations au quai.
Georgeville, comté d'Antigonish.—Prolongation du quai.
Grand Etang, comté d'Inverness.—Etablissement d'un havre pour les petits bateanx.
Hall's Harbour, comté de King.—Reconstruction du brise-lames.
Harbourville, comté de King.—Réparations au brise-lames.
Margaree, comté d'Inverness.—Protection du rivage.

Monk's Head, comté d'Antigonish.—Chenal des bateaux.
Parsboro', comté de Cumberland.—Jetée réparée.
Port Lorne, comté d'Annapolis.—Réparations au brise-lames.
Port Maitland, comté de Yarmouth.—Réparations au brise-lames.
Seaside, comté d'Inverness.—Construction d'un quai.
West Chezzetcook, comté d'Halifax.—Reconstruction du brise-lames.

Voir l'annexe n° 1, page 3, et l'annexe n° 3, page 53.

Edifices.—Les travaux exécutés durant l'exercice financier, pour la construction de nouveaux édifices et la réparation de ceux déjà construits, dans la Nouvelle-Ecosse, sont comme suit :—

Amherst, édifice public.—Bouilloires réparées ; murs coloriés, etc.
Annapolis, édifice public.—Des portes de sureté ont été fournies à la voute en brique.
Antigonish, édifice public.—Réparations générales à la bâtisse, à la fournaise et aux clôtures.
Dartmouth, édifice public.—Le terrain autour de la bâtisse a été nivelé et une soute à charbon a été construite.
Halifax, salle d'exercices militaires.—Les travaux de construction entrepris ont été poussés vigoureusement.
" édifice fédéral.—Appareil de chauffage changé, diverses réparations exécutées et le mobilier requis a été fourni.
" entrepôt de vérification.—Des légères réparations ont été exécutées.
" bâtisse des immigrants.—Cette bâtisse, pour remplacer celle détruite par le feu, est en voie de construction.
Lawlor's Island, poste de quarantaine.—Du peinturage et d'autres travaux nécessaires à la préservation de la bâtisse ont été exécutés.
Pictou, bureau de poste.—La bâtisse a été terminée, pourvue de fournitures et de son ameublement.
Truro, bureau de poste.—Le terrain en avant de la bâtisse a été couvert en asphalte et certaines défectuosités ont été réparées.
Windsor, bureau de poste.—Le bureau des mandats a été agrandi et un trot toir a été posé.

(*Voir* l'annexe n° 2, page 25.)

Dragage.—On a utilisé le matériel de dragage, à notre dispositisn dans la Nouvelle-Ecosse, pour des travaux urgents aux endroits suivants, savoir :—

Cheticamp,	Comté d'Inverness.
Fourchu,	" de Richmond.
Ketch Harbour,	" de Halifax.
Pictou,	" de Pictou,
Wallace,	" de Cumberland.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 103.)

FONCTIONNAIRES

L'Annexe n° 7, page, 203, est une liste des principaux fonctionnaires qui ont été employés dans le ministère où qui le sont actuellement. Cette liste contient les noms et les dates de nomination depuis l'année 1841 jusqu'à celle de 1897.

Travaux Publics.

ONTARIO.

Brise-lames, jetées, quais, etc :—La liste qui suit contient en résumé les localités et la nature des travaux exécutés dans la province d'Ontario, en rapport avec les travaux de havres et de rivières durant le dernier exercice :—

Big Bay, comté de Gray :—Réparations à la jetée.
Chenal de Burlington, comté de Wentworth :—Réparations et améliorations.
Cobourg, Northumberland :—Réparations à la jetée.
Collingwood, comté de Simcoe :—Réparations au brise-lames.
Kincardine, comté de Bruce :—Réparation à la jetée du nord.
Kingston, comté de Frontenac :—Enlèvement de battures.
Lion's Head, comté de Bruce :—Réparations à la jetée.
Morpeth, comté de Kent : " "
Oakville, comté de Halton :— " "
Owen Sound, comté de Gray :—Améliorations dans le havre.
Port Dover, comté de Norfolk :— " "
Port Elgin, comté de Bruce :—Réparations au brise-lames.
Port Hope, comté de Durham :— " aux jetées.
Toronto, comté de York :—Travaux dans le havre.
Thessalon, comté d'Algoma :—Construction d'un quai.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 85.)

Édifice :—Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère durant l'exercice, pour l'entretien et la réparation des édifices publics d'Ontario, se résume comme suit :

Alexandria, pénitencier.—Cette bâtisse, pour la construction de laquelle une somme avait été votée, a été donnée à l'entreprise.

Almonte, édifice public :—Un tambour a été placé à l'entrée d'en arrière.

Amherstburg, bureau de poste :—Les latrines ont été réparées et des tuyaux de pompe fournis.

Barrie, bureau de poste ; etc.—La toiture a été réparée et d'autres travaux nécessaires ont été faits.

Belleville, bureau de poste.—Les réparations d'usage, nécessaires, ont été exécutées.

Berlin, bureau de poste, etc.—Les réparations ordinaires ont été exécutées.

Brampton, bureau de poste, etc.—Les légères réparations usuelles ont été faites.

Brantford, bureau de poste, etc.—La bouilloire a été réparée, ainsi que les enduits.

Brockville, édifice public.—La plomberie a été renouvelée et les enduits réparés.

Cayuga, bureau de poste.—Les tablettes requises ont été fournies.

Chatham, édifice public.—Les alentours ont été enjolivés et entourés d'une clôture.

Cobourg, bureau de poste :—Un pavé en ciment avec bordure en pierre a été construit et les réparations générales ont été faites.

Cornwall, bureau de poste, etc.—La vieille fournaise qui s'était brisée a été remplacée et l'horloge de la tourrelle a été réparée.

Galt, bureau de poste, etc.—Le canal d'égout a été réparé, un calorifère a été installé et d'autres choses nécessaires de moindre importance ont été fournies.

Guelph, bureau de poste, etc.—La cheminée de la fournaise a été réparée.

Hamilton, édifice public.—Réparations générales à la bâtisse, les alentours embellis et le service d'eau amélioré.

Kingston, douane.—Un trottoir en ciment longeant la rue a été posé autour de la bâtisse.

Kingston, bureau de poste.—Un trottoir en ciment, faisant face à la rue, a été posé autour de la bâtisse et cette dernière réparée et pourvue d'ameublement.

Lindsay, bureau de poste.—La toiture a été réparée et l'intérieur pourvu d'ameublement, etc.

London, douane.—La vieille chaudière à vapeur a été remplacée, etc.

" bureau de poste.—Des réparations générales et des renouvellements ont été effectués.

Napanee, édifice public.—Des doubles chassis ont été posés et de légères répations ont été exécutées.

Orangeville, bureau de poste.—Les fournitures à gaz ont été réparées, etc., le plancher du vestibule a été remplacé.

Orillia, édifice public.—La fournaise a été réparée et la lumière électrique introduite.

Ottawa, ferme expérimentale centrale.—Une bergerie est en voie de construction, et les réparations, renouvellements, améliorations, remplacements, peinturage, etc., nécessaires, sont sous le contrôle du personnel du ministère.

" dépôt des générateurs électriques.—L'entourage de la chaudière a été remplacé, et le terrain autour de la bâtisse embelli.

" édifice de l'est, bâtisses du parlement.—L'édifice a été généralement entretenu et ce qui était utile et nécessaire a été fourni. Les réparations d'usage pour la préservation de l'édifice ont été excutées.

" musée géologique.—Le système de chauffage a été amélioré et des sonnettes électriques ont été posées.

" résidence du gouverneur.—Plusieurs additions, changements, renouvellements, améliorations et réparations ont été faits à la bâtisse principale et aux dépendances.

" imprimerie du gouvernement.—Des changements ont été faits au système de chauffage, au service de l'eau, et d'autres légères améliorations exécutées et fourniture faite de ce qui était requis.

" bloc Langevin.—Ce qu'il a été nécessaire de faire durant l'exercice dans cette bâtisse n'a pas été considérable, si l'on considère les dimensions et l'importance de cet édifice.

" parc de la côte du major.—Les clôtures ont été réparées, les sièges repeints, etc.

Ottawa, l'observatoire, rue Cliff.—Un trottoir a été posé et le terrain autour nivelé.

" bâtisses du parlement.—Un certain nombre de fournitures et d'ameublement qui n'étaient plus serviables ont été remplacés, et le nettoyage ordinaire, le polissage, etc., exécuté.

" terrasses du parlement.—La neige a été enlevée, les glacières garnies et la glace distribuée ; des réparations nécessaires ont été faites au "Chemin des Amoureux," etc.

" Édifices publics, entretien des rues, etc.—Le travail pour l'enlèvement de la neige, des cendres, etc., pour l'entretien des rues, chemins, trottoirs, boulevards, etc., en rapport avec la propriété du gouvernement en cette ville, a été bien exécuté par le personnel du ministère durant l'exercice.

" bâtisse de la cour suprême et de la cour de l'échiquier.—Des additions ont été faites aux fournitures à gaz et autres nécessités de moindre importances ont été fournies.

" édifice de l'ouest, bâtisses du parlement.—Des travaux considérables, consistant en renouvellements, réparations et améliorations générales, ont été exécutés, de même que les réparations ordinaires de chaque année.

Pembroke, bureau de poste.—Les réparations nécessaires ont été exécutées.

Peterborough, douane.—Les portes de bureaux ont été réparées et les égouts nettoyés.

" bureau de poste.—Le canal d'égout a été nettoyé, des réparations ont été faites et la lumière électrique a été introduite dans la tour du cadran.

Petrolea, édifice public.—Des légéres réparations du genre ordinaire ont été exécutées.

Port Arthur, édifice public.—La fournaise, les enduits, etc., ont été réparés.

Port-Hope, édifice public.—La vieille fournaise a été remplacée par une neuve.

Prescott, édifice public.—La plomberie a été arrangée de façon à ce qu'un service d'eau soit obtenu d'une hotellerie avoisinante.

Sarnia, poste de quarantaine pour le bétail, de Point Edward.—Des réparations au plancher des bureaux ont été faites.

Ste. Catherine, édifice public.—La plomberie, etc., a été reparée.

St. Thomas, édifice public.—La pierre extérieure a été jointoyée de nouveau, et d'autres améliorations extérieures ont été exécutées.

Stratford, édifice public.—Le travail d'agrandissement commencé l'année dernière a été terminé et le système de chauffage réparé et augmenté.

Strathroy, édifice public.—De légères réparations en bois, aux serrures, etc., ont été faites.

Toronto, douane.—Des réparations considérables de tous genres étaient nécessaires et ont été exécutées.

" salles d'exercices militaires.—Des articles de toute nécessité ont été fournis et des légères réparations faites.

" entrepôt de vérification.—Des réparations considérables étaient requises pour les différents systèmes de la bâtisses et ont été exécutées.

" bâtisse du Revenu de l'Intérieur.—Plusieurs réparations étaient requises aux fournitures, appareils, etc., qui furent tous mis en bon ordre.

" bureau de poste.—De légères réparations ont été faites aux fournitures etc.

Trenton, bureau de poste.—Une partie de la plomberie et des tuyaux de renvoi a été remplacée.

Walkerton, bureau de poste.—Le toit a été réparé et un nouveau canal d'égout a été creusé.

Voir l'annexe n° 2, page 34.

Dragage.—Les appareils disponibles, etc., pour les travaux de dragage dans la province d'Ontario, ont été employés durant la saison aux endroits suivants :—

Amherstburg,	Rivière Belle,
Belleville,	Bowmanville,
Port Erié,	Frenchman's Bay,
Kincardine,	Meaford,
Midland,	Newcastle,
Penetanguishene,	Port Elgin,
Port Hope,	Prescott,
Rivière Kaministiquia,	Rivière Saugeen,
Rivière Thames,	Thornbury,
Trenton.	

Voir l'annexe n° 3, page 135.

TERRASSES DU PARLEMENT.

L'entrepreneur qui est chargé de l'entretien et l'embellissement de ces terrasses a rempli son contrat à l'entière satisfaction du ministère.

ILE DU PRINCE EDOUARD.

Brise-lames, jetées, quais, etc.—Ci-suit un résumé des travaux exécutés durant l'exercice financier dans le but d'améliorer et faciliter la navigation dans les havres et rivières de l'Ile du Prince Edouard, savoir :—

Belfast, comté de Queen.—Réparations à la jetée.
Brae, comté de Prince.— "
Clifton, comté de Queen.— "
Kier's Shore, comté de Prince.— "
Lambert's, comté de King.— "
McGee's, comté de Prince.— "
Murray Harbour, comté de King.— "
New-London, comté de Queen.—Réparations au brise-lames.
North Cardigan, comté de King.—Réparations à la jetée.
Pinette, comté de Queen.— "
Port Selkirk, comté de Queen.— "
Rustico-nord, comté de Queen.—Réparations à l'ancien ouvrage et construction d'un nouveau.

Souris, comté de King.—Réparations au brise-lames.
Stephens, comté de King.—Réparations à la jetée.
Victoria (Crapaud), comté de Queen.—Réparations à la jetée.
Wood Islands, comté de Queen.—Construction de pilotis.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 70.)

EDIFICES PUBLICS.—

Charlottetown, édifice public.—Une partie de l'égoût en grès qui se vidait dans le havre a été renouvelée, et des réparations diverses tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la bâtisses ont été exécutées.

(*Voir* l'annexe n° 2, page 25.)

DRAGAGE.—Le dragueur *Prince-Edward* a été mis à l'œuvre aux endroits suivants : Cardigan Bridge, Charlottetown, Newport, Souris.

La quantité de déblais enlevée a été 36,360 verges cubes à un coût de $10,299.93, ou 28.328 cents par verge cube.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 108.)

QUÉBEC.

BRISE-LAMES, JETÉES, QUAIS, ETC.—On peut résumer comme suit les travaux exécutés par le ministère en rapport avec les havres et rivières de la province de Québec, durant le dernier exercice financier :

Atterrages (bas du Saint-Laurent).—Améliorations aux débarcadères.
Baie Saint-Paul, comté de Charlevoix.—Construction d'un quai.
Berthier (en bas) comté de Montmagny.—Réparations au quai.
Chateauguay, comté de Chateauguay.—Prolongement du quai.
Chicoutimi, comté de Chicoutimi.—Réparations au quai.
Etang du Nord, comté de Gaspé.—Réparations au brise-lames.
Grande Rivière, comté de Gaspé.—Prolongement du quai.
Ile aux Coudres, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.
Lacolle, comté de Saint-Jean.—Réparations au qnai.
Laprairie, comté de Laprairie.—Travaux de protection.
Les Eboulements, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.
Longueuil, comté de Chambly.—Réparations à la jetée.
Matane, comté de Rimouski.—Réparations au brise-lames.
Murray-Bay, comté de Charlevoix.—Réparations au quai.
Petite Rivière Saint-François, comté de Charleveix.—Enlèvement de roches.
Philipsburg, comté de Missisquoi.—Construction d'un quai.
Pointe-aux-Esquimaux, comté de Saguenay. Prolongement du quai, etc.
Rivière du Lièvre, comté d'Ottawa.—Réparations à l'écluse, au barrage, etc.
Rivière-du-Loup (en bas), comté de Témiscouata.—Réparations au quai.
Rivière Noire, comté de Charlevoix.—Construction d'un brise-lames.
Rivière Saint-Maurice.—Améliorations à la navigation.
Rivière Touladie, comté de Témiscouata.—Améliorations à la navigation.
Rivière Yamaska, comté de Yamaska.—Réparations aux écluses et au barrage.
Sainte-Anne de la Pérade, comté de Champlain.—Travaux de protection.
Sainte-Anne du Saguenay, comté de Chicoutimi.—Réparations à la pile.
Sainte-Cécile du Bic, comté de Rimouski.—Réparations au quai.

Sainte-Félicité, comté de Chicoutimi.—Construction d'un quai.
Saint-Irénée, comté de Charlevoix.—Prolongement du quai.
Saint-Jean d'Orléans, comté de Montmorency.—Réparations à la jetée.
Saint-Laurent d'Orléans, comté de Montmorency.—Réparations à la jetée.
Trois-Pistoles, comté de Témiscouata.—Enlèvement de roches.

Voir l'annexe n° 3, page 77.

Edifices.—Ce qui suit est un résumé des travaux exécutés par le ministère durant le dernier exercice en rapport avec la construction, la réparation, la préservation, les améliorations et l'entretien des édifices publics dans la province de Québec :

Aylmer, bureau de poste.—Cet édifice a été mis en communication avec le service d'eau de la ville, et la lumière électrique y a été introduite.
Fraserville, bureau de poste.—Réparations à la toiture.
Grosse Ile, poste de la quarantaine. Le vapeur *Challenger* a été peinturé et plusieurs bâtisses réparées.
Joliette, édifice public.—Le toit et la cheminée ont été réparés.
Lachine, bureau de poste.—Un égout en grés a été posé jusqu'au fleuve Saint-Laurent, et des réparations ont été faites à la bâtisse.
Montréal, douane.—Un nombre considérable de réparations étaient nécessaires et ont été exécutées.
" Entrepôt de vérification.—Plusieurs changements et améliorations étaient nécessaires et furent exécutées.
" Bureau du revenu de l'intérieur.—Des réparations ont été faites au toit, etc.
" Bureau de poste.—Des réparations considérables, renouvellements, améliorations et changements, etc., étaient requis et ont été effectués.
Québec, citadelle. Quartiers du gouverneur général.—L'ameublement ordinaire, chaque année. en vue de la visite de Son Excellence a été fourni et les réparations nécessaires exécutées.
" Des réparations de tous genres ont été exécutées.
" Douane.—Des réparations de tous genres ont été exécutées.
" Entrepôt de vérification.—Un trottoir a été posé autour de la bâtisse et des réparations considérables ont été exécutées.
" Bâtisse des immigrants, jetée Louise.—Diverses réparations pour la préservation de la bâtisse était en requises et ont été effectuées.
" Agence de la marine et de l'immigration, quai de la Reine.
" L'état sanitaire de l'édifice a été amélioré, et l'intérieur a été nettoyé, peinturé, etc.
" L'observatoire.—La fournaise a été réparée, des calorifères installés et le terrain clôturé.
" bureau de poste.—La lumière électrique a été introduite dans l'aile nouvelle et plusieurs autres améliorations ont été effectuées.
Richmond, édifice public.—La construction de cet édifice a été donnée à l'entreprise en 1895, et l'ouvrage est en marche.
Rimouski, bureau de poste.—L'entrepreneur ayant abandonné cet ouvrage, on est à prendre des mesures pour le terminer.

Saint-Henri, bureau de poste.—Des réparations nécessaires ont été faites et tout ce qui était nécessaire a été fourni.

Saint-Hyacinthe, bureau de poste.—Les réparations ordinaires ont été exécutées et des échelles fournies.

Saint-Jérôme, édifice public.—Le plancher, la toiture et les cheminées ont été réparés.

Saint-Lin, bureau de poste.—Une bâtisse a été louée, meublée, et est maintenant occupée.

Saint-Vincent de Paul, pénitencier.—Plusieurs longs murs de pierre ont été construits et diverses autres améliorations et réparations effectuées.

Sherbrooke, bureau de poste.—La fournaise a été pourvue d'une cheminée et les serrures ont été réparées.

Sorel, bureau de poste.—Les réparations d'usage et ordinaires ont été exécutées.

Trois-Rivières, douane.—Des réparations générales ont été faites à l'intérieur, et un trottoir posé sur la rue.

" Bureau de poste.—Un trottoir a été posé et diverses réparations exécutées.

Valleyfield, bureau de poste.—Des réparations considérables étaient nécessaires et ont été exécutées.

West Farnham, bureau de poste.—L'intérieur a été peinturé, et des stores, etc., fournis.

(*Voir* l'annexe n° 2, page 30).

Dragage.—En sus des travaux exécutés d 9 différents endroits dans le chenal du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, tel qu'expliqué à l'annexe n° 3, page 128, du dragage a aussi été fait à Chateauguay, Dorval, Ile de Gros-Bois, Laprairie, Longueuil, Louiseville, Nicolet, Sainte-Placide.

(*Voir* l'annexe n° 3, page 134.)

REVENU.

Comme je l'ai déjà dit plus haut, la somme perçue sur les travaux sous le contrôle du ministère est moindre cette année que pour les années précédentes.

Le revenu durant le dernier exercice financier a été comme suit :—

Glissoires et estacades.

District d'Ottawa	$50,123 33	
District du Saint-Maurice	21,358 74	
Total		$71,482 07

Bassins de radoub.

Lévis	$ 8,835 39	
Kingston	3,954 78	
Esquimaux	10,221 68	
Total		$23,011 85

Ecluses—Travaux.

Ecluse de la Rivière du Lièvre	$ 230 33	
" " Yamaska	284 40	
Total		$ 514 73

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.

Bas du Saint-Laurent et provinces maritimes	$ 4,409 15	
Ontario et la ligne de l'Ile Pelée	121 80	
Lignes télégraphiques du Nord-ouest	1,381 24	
Colombie-Britannique (ligne de Comox, etc.)	1,518 28	
Total		7,403 47
		*$102,439 12

PONTS ET CHAUSSÉES.

Les travaux exécutés sous le contrôle du ministère. en rapport avec certains ponts, durant l'exercice financier, ont été comme suit :—

Pont de Battle River, Battleford.—Réparé et peinturé.
" Burlington, chenal de Burlington.—En voie de construction, presque terminé.
" Cartier, comté de Beauharnois.—Terminé.
" Langevin, Calgary.—Réparé.
Ponts d'Ottawa, Ottawa.—Réparés.
Pont du Portage du Fort, comté de Pontiac.—Réparé.

On aura plus de détails en lisant le rapport de l'ingénieur en chef du département, à la page 168 de l'annexe n° 3.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les rapports des employés qui ont charge des glissoires et estacades se trouvent à l'annexe n° 3, commençant à la page 161. En sus de ce que j'ai dit sur ces ouvrages à la page précédente, l'on trouvera un rapport détaillant leur état financier à la page 181 de l'annexe n° 4.

A la page 206 de l'annexe n° 8 se trouve une liste des noms des personnes employées sur les glissoires et estacades, avec la date de leur naissance, de leur nomination, et le chiffre de leur salaire.

RELEVÉS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Durant l'exercice financier, comme je l'ai dit plus haut, des employés compétents sous la direction du ministère, ont faits plusieurs relevés, examens et rapports, sur l'état actuel des ouvrages, s'il était judicieux de se rendre aux demandes qui étaient faites pour leur agrandissement, ou sur la nécessité et l'utilité de les améliorer pour la sûreté et l'avantage de la navigation, en construisant des brise-lames, en faisant du dragage, etc., ces relevés et examens ont été faits dans les comtés qui suivent :—

NOUVELLE-ECOSSE.

Arisaig ..... Antigonish.
Aspey Bay ..... Victoria.
Bayfield ..... Antigonish.

* Sur ce montant, la somme de $427.90 a été remboursée par ordre en conseil du 15 juin 1895.

NOUVELLE-ECOSSE.—*Fin.*

Bear Cove	Digby.
Carey's Passage	Richmond.
Carberus Rock	"
Cow Bay	Cap-Breton.
Cribbin's Point	Antigonish.
East Chezzetcook	Halifax.
Fourchu	Richmond.
Grand-Etang	Inverness.
Grande-Grève	Richmond.
Grande Ile Tancook	Lunenburg.
Hampton	Annapolis.
Kennington Cove	Cap-Breton.
Lismore	Pictou.
Mabou	Inverness.
Main-à-Dieu	Cap-Breton.
Margaree	Inverness.
Merigomish	Pictou.
Morden	King.
Moydart	Antigonish.
McNair's Cove	"
North Sydney	Cap-Breton.
Oyster Pond	Guysborough.
Petit-de-Grat	Richmond.
Pictou Island	Pictou.
Pleasant Bay	Inverness.
Port Maitland	Yarmouth.
Rivière Hebert	Cumberland.
Saulnierville	Digby.
St-François Harbour	Guysborough.
Somerville	Queen.
Stony Island	Shelburne.
Toney River	Pictou.
Trenton	"
Trout Cove	Digby.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow	Albert.
Black Brook	Northumberland.
Black River	St. John.
Burnt Church	Northumberland
Campbellton	Restigouche.
Cape Tormentine	Westmoreland.
Dalhousie	Restigouche.
Edgett's Landing	Albert.
Port Dufferin	St. John.
Gardener's Creek	"

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Fin.*

Gray's Island	Albert.
Herring Cove	"
Hillsborough	"
Lower Newcastle	Northumberland.
Miramichi	"
Moncton	Westmore and.
Negro Point	St. John.
Neguac	Northumberland.
Patridge Island	St. John.
Petit Rocher	Gloucester.
Pokemouche	"
Quaco	St. John.
Richibucto	Kent.
Rocher Bay	Albert
Salmon River	"
Shediac	Westmoreland.
Shippegan	Gloucester.
Stonehaven	"
Tracadie	"
River St. John	"

ILE DU PRINCE EDOUARD.

Bay Fortune	King.
Bræ Harbour	Prince.
Canoe Cove	Queen.
Egmont Bay	"
Hurd's Point	Prince.
Lambert's Pier	King.
Murray Harbour	"
New London	Queen.
Port Selkirk	"
Rustico	"
Souris	King.
Tignish	Prince.
Vernon River	Queen.

QUÉBEC.

Bic	Rimouski.
Coteau du Lac	Soulanges.
Coteau Landing	"
Gentilly	Nicolet.
Ile aux Coudres	Charlevoix.
Ile Perrot	Vaudreuil.
Les Eboulements	Charlevoix.
Petite Rivière St. François	"
Longueuil	Chambly.

QUÉBEC.—*Fin.*

Murray Bay	Charlevoix.
Oak Point	Bonaventure.
Percé	Gaspé.
Pointe Citrouille	Chambly.
Pointe St. Charles	Hochelaga.
Rivière Blondelle	Montmorency.
Rivière du Loup	Témiscouata.
Rivière Noire	Charlevoix.
St. Lambert	Chambly.
St. Alphonse	Chicoutimi.

ONTARIO.

Amherstburgh	Essex.
Bronté	Halton.
Burlington Beach	Wentworth.
Cobourg	Northumberland.
Goderich	Huron.
Kingston	Frontenac.
Kingsville	Essex.
L'Orignal	Prescott.
Owen Sound	Grey.
Port Burwell	Elgin.
Port Dover	Norfolk.
Port Hope	Durham.
Prescott	Grenville.
Rainy River	Algoma.
Rivière Castor	Stormont.
Rivière Saugeen	Bruce.
Rivière Thames	
Toronto	York.

MANITOBA.

Gimli	Selkirk.
Rivière Rouge	"

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Victoria	Havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL,
Député-ministre.

ANNEXE N° I.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

O. DIONNE, Comptable

(Renvoi n° 179,199).

ANNEXE N° 1.

ETAT indiquant les sommes déboursées par le ministère des travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	.....	727 03	.....	727 03
Annapolis, do	.....	254 31	.....	254 31
Antigonish, do	.....	110 12	.....	110 12
Arichat, do	.....	1 75	.....	1 75
Baddeck, do	.....	121 49	.....	121 49
Dartmouth, do	.....	140 54	.....	140 54
Halifax, bureau du sous-receveur général—loyer	.....	15 85	1,200 00	1,215 85
do édifice public	.....	990 89	.....	990 89
do salle d'exercices	19,993 63	.....	.....	19,993 63
do bureau de l'ingénieur—loyer	.....	.....	320 00	320 00
do entrepôt de vérification—loyer	.....	85 30	1,207 00	1,292 30
do bureau d'immigration (nouveau)	23,449 68	.....	.....	23,449 68
do do (temporaire)	.....	102 00	.....	102 00
do station de quarantaine de l'île Lawlor	.....	94 35	.....	94 35
do pénitencier—loyer	.....	.....	0 24	0 24
Lunenburg, bureau de poste, etc	4,524 70	25 45	.....	4,550 15
Nappan, ferme expérimentale	.....	384 78	.....	384 78
New-Glasgow, bureau de poste, etc	.....	1 89	.....	1 89
North Sydney, do	.....	8 97	.....	8 97
Parrsboro, caisse d'épargnes	.....	16 00	.....	16 00
Pictou, douane	.....	14 00	.....	14 00
do bureau de poste	8,437 98	.....	.....	8,437 98
do station de quarantaine	.....	32 20	.....	32 20
Pointe-Edouard, station de quarantaine	.....	236 03	.....	236 03
Springhill, douane	.....	91 22	.....	91 22
Sydney, bureau de poste	.....	62 92	.....	62 92
Truro, bureau de poste, etc	.....	132 61	.....	132 61
Windsor, bureau de poste, etc	.....	343 80	.....	343 80
Yarmouth, do	.....	29 83	.....	29 83
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral	.....	790 73	.....	790 73
Montague, bureau de poste	.....	10 93	.....	10 93
Summerside, do	.....	23 71	.....	23 71
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	.....	10 76	.....	10 76
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste, etc	.....	2 50	.....	2 50
Chatham, do	.....	264 74	.....	264 74
Dalhousie, do	.....	51 40	.....	51 40
Frédéricton, do	.....	442 90	.....	442 90
Marysville, do	53 85	.....	.....	53 85
Milltown, douane	.....	2 50	.....	2 50
Moncton, bureau de poste, etc	.....	80 20	.....	80 20
Newcastle, do	.....	1,965 87	.....	1,965 87
Partridge Island, station de quarantaine	.....	150 50	.....	150 50
Portland, bureau de poste—loyer	.....	273 63	130 90	404 53
St. Andrews, bureau de poste	.....	10 17	.....	10 17
A reporter	56,459 84	8,103 87	2,858 14	67,421 85

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rapport	56,459 84	8,103 87	2,858 14	67,421 85
Nouveau-Brunswick—Fin.				
Saint-Jean, douane	381 36	2,255 29	22 00	2,658 65
do bureau du revenu de l'intérieur		85 00		85 00
do bureau de poste		1,000 11		1,000 11
do caisse d'épargne		9 65		9 65
do bureau de l'inspecteur des bat. à vapeur		0 75		0 75
Saint-Stephen, bureau de poste, etc		812 97		812 97
Sussex do do		44 33		44 33
Tracadie, lazaret	19,999 50			19,999 50
Woodstock, bureau de poste, etc		18 20		18 20
Provinces maritimes.				
En général			1,301 72	1,301 72
Québec.				
Aylmer, bureau de poste		117 04		117 04
Coaticook do		58 28		58 28
Farnham-ouest do		265 40		265 40
Edifices fédéraux en général		1,389 71		1,389 71
Grosse-Ile, station de quarantaine	900 49	437 06		1,337 55
Hull, bureau de poste		8 80		8 80
Joliette do		22 87		22 87
Lachine do		213 25		313 25
Laprairie do		164 50		164 50
Montreal, bureau des examinat. du serv. civil. (loyer)			25 00	25 00
do douane		3,450 76		3,450 76
do salle d'exercices		7 50		7 50
do entrepôt de vérification		2,322 68		2,322 68
do bureau d'immigration (loyer)		65 00	466 60	531 60
do bureau du revenu de l'intérieur		500 34		500 34
do bureau de poste	8,122 91	3,189 43		11,312 34
do édifices fédéraux en général		270 00		270 00
Québec, édifice de la citadelle		1,315 39		1,315 39
do bureau du commis des travaux		231 41		231 41
do douane		232 63		232 63
do bureau de l'ingénieur (loyer.)			144 00	144 00
do entrepôt de vérification		390 74		390 74
do bureau de l'inspection du gaz		426 63		426 63
do bureau d'immigration, Jetée Louise		981 70		981 70
do observatoire		203 84		203 84
do bureau de poste, nouvelle aile, etc	2,498 77	328 91		2,827 68
do quai de la Reine		179 75		179 75
Richmond, bureau de poste, etc	1,629 50			1,629 50
Rimouski do	5,297 40	95 37		5,392 77
Rivière du Loup (Fraserville), bureau de poste, etc		14 10		14 10
Sherbrooke, bureau de poste, etc		198 90		198 90
Sorel do		2 00		2 00
Saint-Henri do		926 64		926 64
Saint-Hyacinthe do		236 72		236 72
Saint-Jérôme do		61 90		61 90
Saint-Jean do		37 70		37 70
Saint-Lin (Laurentides) bureau de poste, etc.—loyer		647 36	350 00	997 36
Saint-Vincent-de-Paul pénitentier	12,992 35			12,992 35
Trois-Rivières, douane		306 43		306 43
do bâtisse de l'exposition	3 60			3 60
do bureau de poste		272 28		272 28
Valleyfield do		278 88	329 70	608 58
A reporter	108,285 72	32,182 07	5,497 16	145,964 95

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	108,285 72	32,182 07	5,497 16	145,964 95
Ontario.				
Alexandria, asile de réforme	6,125 42			6,125 42
Almonte, bureau de poste, etc		2 00		2 00
Amherstburg, bureau de poste, etc		37 62		37 62
Arnprior do	4,707 35			4,707 35
Barrie do		117 80		117 80
Belleville do		99 32		99 32
Berlin do		18 60		18 60
Brampton do		12 10		12 10
Brantford do		19 25		19 25
Brockville do	1,457 82	239 10		1,696 92
Carleton Place do		18 85		18 85
Cayuga do		24 32		24 32
Chatham do		134 75		134 75
Clifton do		1 50		1 50
Cobourg do		694 90		694 90
Cornwall do		323 15		323 15
Dundas, do (loyer)			375 00	375 00
Galt do etc		47 18		47 18
Goderich do		5 70		5 70
Guelph do		220 65		220 65
Hamilton, douane		17 00		17 00
do salle d'exercices		11 75		11 75
do bureau ds poste		120 57		120 57
Kingston, douane		546 31		546 31
do entrepôt de vérification		17 03		17 03
do bureau de poste		974 10		974 10
Lindsay do		131 00		131 00
London, douane		992 80		992 80
do casernes de l'infanterie		41 45		41 45
do bureau de poste		660 26		660 26
Napanee do etc		5 30		5 30
Norwick, bureau du revenu de l'intérieur (mobilier)		20 00		20 00
Orangeville, bureau de poste, etc		139 04		139 04
Orillia do		66 76		66 76
Ottawa, édifice de la banque d'Ottawa, (loyer)			2,080 00	2,080 00
do do (éclairage)			35 64	35 64
do bur. de la commis. d. limites de la front., écl.			19 15	19 15
do hangars au charbon (loyer)			600 00	600 00
do Central Chambers do			200 00	200 00
do bur. des examinateurs du service civil (loyer)			171 90	171 90
do entrepôt de vérification (loyer)			850 00	850 00
do do (éclairage)			5 40	5 40
do ferme expérimentale—bergerie	3,755 62	499 68		4,255 30
do musée géologique (loyer)		329 50	150 00	479 50
do do (éclairage)			268 80	268 80
do galerie nationale des beaux-arts			999 90	999 90
do bureau de poste		810 83		810 83
do do (éclairage)			1,944 80	1,944 80
do imprimerie de l'Etat		2,954 33		2,954 33
do do (éclairage)			1,037 85	1,037 85
do do mécaniciens et chauffeurs			4,289 03	4,289 03
do édifices publics		90,964 42		90,964 42
do do éclair. au gaz et à l'électricité.			21,227 23	21,227 23
do do terrains			5,994 88	5,994 88
do do do (éclairage)			651 95	651 95
do do chauffage			55,715 74	55,715 74
do do bloc Langevin		4,838 50		4,838 50
do do do mécaniciens et chauffeurs			8,899 02	8,899 02
do do do (éclairage)			1,299 45	1,299 45
A reporter	124,331 93	138,339 49	112,312 90	374,984 32

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	124,331 93	138,339 49	112,312 90	374,984 32
Ontario—Fin.				
Ottawa, édifices publics, enlèvement de la neige			2,165 59	2,165 59
do do parc de la côte Major			3,999 25	3,999 25
do do service de téléphone			3,915 86	3,915 86
do do bureau des traducteurs, rue Sussex (loyer)			240 00	240 00
do do bureau des traducteurs, rue Sussex (éclairage)			109 35	109 35
do do eau			14,996 54	14,996 54
do do ateliers (loyer)			1,442 84	1,442 84
do do do (éclairage)			427 50	427 50
do do rue et ponts (éclairage)			2,869 75	2,869 75
do cour suprême (éclairage)		175 00	82 50	257 50
do do mécanicien			495 00	495 00
Owen Sound, bureau de poste		5 00		5 00
Pembroke do		13 34		13 34
Peterborough, douane		44 50		44 50
do bureau de poste		87 15		87 15
Petrolea do etc		7 78		7 78
Picton do etc	4,135 75			4,135 75
Pointe Edouard, quarantaine des bestiaux		20 00		20 00
Port-Arthur, bâtiment des immigrants		17 10		17 10
do bureau de poste		82 50		82 50
Port-Colborne do		4 48		4 48
Port-Hope do		319 50		319 50
Prescott do		22 25		22 25
Edifices publics en général			595 10	595 10
Rideau Hall—appareil de chauffage, éclairage à l'électricité, nouvelle laiterie, etc	1,277 55	13,861 82		15,139 37
do combustible et éclairage (allocation)			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			320 34	320 34
do gardiens			594 00	594 00
Smith's Falls bureau de poste, etc	1,742 65	154 75		1,897 40
Stratford do dom. causés par le feu	4,751 89	30 10		4,781 99
do do temporaire—loyer			100 00	100 00
Strathroy do		34 44		34 44
Ste-Catherine do		9 88		9 88
St-Thomas do		200 59		200 59
Toronto—bur. des examinat. du service civil—loyer			77 20	77 20
do douane		1,473 56		1,473 56
do salle d'exercices	421 28	751 29		1,172 57
do bureau de l'ingénieur—loyer		41 75	289 60	331 35
do entrepôt de vérification		3,249 58		3,249 58
do bureau du revenu de l'intérieur		15 41		15 41
do bureau de poste		393 62		393 62
Trenton do		47 75		47 75
Walkerton do etc		31 62		31 62
Windsor do etc		192 25		192 25
Manitoba.				
Brandon, ferme experimentale		777 87		777 87
do bâtiment des immigrants		14 50		14 50
do école d'industrie	524 00			524 00
do bureau de poste		114 26		114 26
Edifices publics en général		1,978 40		9,979 40
Portage la Prairie, bureau de poste, etc	9,979 40			1,978 40
Winnipeg, bureau de l'architecte		205 72		205 72
do bureau des terres de la couronne		203 12		203 12
A reporter	147,164 45	162,920 37	153,033 32	463,118 14

ANNEXE N° 1—ETAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	147,164 45	162,920 37	153,033 32	463,118 14
Manitoba—Fin.				
Winnipeg, douane		133 78		133 78
do bureau des terres fédérales, etc		86 74		86 74
do bureau de l'ingénieur (loyer)		8 00	451 50	459 50
do entrepôt de vérification		62 36		62 36
do casernes, Fort Osborne	3,200 00			3,200 00
do bâtiment des immigrants		49 65		49 65
do bureau du revenu de l'intérieur		184 35		184 35
do bureau de poste		489 94		489 94
Territoires du Nord-Ouest.				
Battleford, résidence de l'agent des sauvages	647 62	2 38		650 00
Calgary, palais de justice		78 90		78 90
do bâtiment des immigrants		102 35		102 35
do bureau de poste		645 24		645 24
Edifices publics en général		1,275 76		1,275 76
Edmonton, bureau des terres fédérales		2 50		2 50
do bâtiment des immigrants		474 85		474 85
do bureau des terres et d'enregistrement, etc.	286 00	227 80		513 80
Indian-Head, ferme expérimentale		200 83		200 83
Lethbridge, palais de justice		25 50		25 50
do bureau de poste	460 00	387 91		847 91
MacLeod, palais de justice (loyer)		7 90	250 00	257 90
Maple-Creek, bureau des terres fédérales		30 50		30 50
Moose-Jaw, palais de justice		923 30		923 30
Moosomin, palais de justice, ajouté, etc.	1,186 76	111 80		1,298 56
do casernes de la police à cheval		15 70		15 70
Prince-Albert, palais de justice, etc	347 20	104 30		451 50
do bâtiment des immigrants		28 50		28 50
do bureau d'enregistrement	349 50	19 10		368 60
Qu'Appelle, bureau de l'inspection des pêcheries		16 00		16 00
do bâtiment des immigrants		5 95		5 95
Régina, bureau du commis des travaux		84 95	120 00	204 95
do palais de justice		690 24		690 24
do do (ancien)		10 72		10 72
do bureau des terres fédérales		58 28		58 28
do résidence du lieutenant-gouverneur		474 22		474 22
do casernes de la police à cheval, etc	4,567 25			4,567 25
do bureau de poste		37 80		37 80
Wolseley, palais de justice		580 08		580 08
Yorkton, bureau des terres fédérales		33 34		33 34
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale		306 00		306 00
Edifices publics en général		70 21		70 21
Nanaïmo, bureau de poste		73 00		73 00
New-Westminster, salle d'exercices	4,992 65			4,992 65
do bureau de poste		86 00		86 00
Vancouver, poudrière		25 00		25 00
do bureau de poste		324 15		324 15
Victoria, douane		197 55		197 55
do salle d'exercices et bâtiments accessoires	2,392 71			2,392 71
do bureau de l'ingénieur—loyer		57 29	804 00	861 29
do bâtiment des immigrants		40 47		40 47
do hôpital de la marine		19 56		19 56
do bureau de poste (nouveau)	59,998 93			59,998 93
do do (ancien)		332 70		332 70
William's-Head, quarantaine		1,639 03		1,639 03
A reporter	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherst, bureau de poste.	400 00	6 09	201 50	325 86	20 00	953 45
Annapolis do	400 00	10 38	142 88	146 96	40 00	740 22
Antigonish do	400 00	1 88	82 42	3 87	10 00	498 17
Arichat, douane	.....	.....	24 00	.....	.....	24 00
do bureau de poste	.....	.....	84 00	.....	.....	84 00
do caisse d'épargnes	.....	.....	20 00	.....	.....	20 00
Baddeck, bureau de poste.	200 00	16 55	97 50	22 00	.....	336 05
Dartmouth do	250 00	.....	78 46	90 00	15 00	433 46
Halifax, bureau du sous-receveur général	.....	.....	62 18	70 60	.....	132 78
do édifice fédéral	2,008 24	31 67	750 10	1,826 19	572 37	5,188 57
do entrepôt de vérification	500 00	6 35	186 59	67 80	83 99	844 73
do quarantaine de l'île Lawlor	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lunenburg, bur. de poste.	355 00	69 48	244 84	183 75	.....	853 07
New-Glasgow do	400 00	2 90	153 05	265 63	100 00	921 58
Parrsboro, caisse d'éparg.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pictou, douane	400 00	.....	104 40	.....	.....	504 40
do bureau de poste	.....	4 40	60 48	.....	.....	64 88
do stat. de la quarant.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pointe Edouard, station de la quarantaine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Springhill, douane	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sydney, bureau de poste	400 00	34 57	219 20	338 56	10 00	1,002 33
Sydney-Nord do	400 00	1 65	137 50	318 82	.....	857 97
Truro, bureau de poste	400 00	3 09	171 29	274 76	30 00	879 14
Windsor do	400 00	9 25	153 08	135 60	50 00	747 93
Yarmouth do	400 00	3 18	162 50	424 20	72 00	1,061 88
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	1,700 47	144 87	373 65	944 55	225 00	3,388 54
Montague, bur. de poste	160 00	6 06	47 76	26 50	.....	240 32
Summerside do	400 00	21 50	40 84	130 05	.....	592 39
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bureau de poste.	450 00	7 30	281 60	25 65	.....	764 55
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste	100 00	.....	36 17	75 00	13 00	224 17
Chatham, bureau de poste.	335 87	16 30	313 76	166 05	.....	831 98
Dalhousie do	400 00	8 23	202 69	21 22	.....	632 14
Frédéricton do	400 00	.....	230 97	518 70	50 00	1,199 67
Moncton do	400 00	12 26	207 21	429 88	134 00	1,183 35
Newcastle do	400 00	14 86	365 13	369 00	.....	1,148 99
Portland do	.....	.....	37 17	59 84	12 00	109 01
Saint-Jean, douane	1,891 50	44 26	1,142 43	412 08	510 88	4,001 15
do bureau de poste.	1,340 00	37 45	498 40	3,102 70	590 37	5,568 92
do caisse d'épargn.	.....	1 35	180 09	102 68	13 87	297 99
A reporter	15,291 08	515 88	7,093 84	10,878 50	2,552 48	26,331 78	554,014 74

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouv.-Brunswick—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	15,291 08	515 88	7,093 84	10,878 50	2,552 48	36,331 78
St-Stephen, bureau de poste	400 00	6 25	118 50	369 30	64 00	958 05
Sussex do	400 00	2 27	148 50	9 66	.....	560 43
Tracadie Lazaret	.....	.....	279 60	.....	.....	279 60
Woodstock, bur. de poste	448 00	20 00	173 08	160 00	34 00	835 08
Québec.						
Aylmer, bur. de poste	65 00	11 98	136 00	41 78	20 83	275 59
Coaticook do	400 00	18 25	201 81	200 00	20 00	840 06
Farnham-Ouest do	.....	17 00	131 76	15 00	10 00	173 76
Hull do	150 00	8 70	232 51	313 96	118 00	823 17
Joliette do	400 00	17 35	205 47	79 90	108 00	810 72
Lachine do	100 00	39 83	117 33	45 90	29 52	332 58
Laprairie do	27 43	24 39	78 00	32 95	40 00	202 77
Lévis, bât. des immigrants	.....	.....	72 34	.....	.....	72 34
Montréal, douane	1,613 00	271 77	605 94	288 48	332 71	3,111 90
do édifices publics fédéraux	1,200 00	.....	.....	.....	.....	1,200 00
do salle d'exercices	630 00	.....	.....	.....	.....	630 00
do entrepôt de vérification	1,140 00	523 87	1,602 20	431 16	584 59	4,281 82
do bur. du revenu de l'intérieur	600 00	2 25	202 13	156 66	103 79	1,064 83
do bur. de poste	4,999 16	132 46	729 86	6,311 49	2,263 29	14,436 26
Québec, citadelle	46 50	0 75	166 60	197 05	.....	410 90
do bur. du c. des trav.	48 00	.....	.....	.....	.....	48 00
do b. des ins.-m. de b.	540 00	2 00	154 49	.....	.....	696 49
do douane	540 00	12 48	607 48	38 00	1,100 00	2,297 96
do entrepôt de vérification	1,445 00	96 60	1,115 69	40 43	750 00	3,447 72
do b. de l'insp. du gaz	.....	.....	.....	8 00	.....	8 00
do bât. des immigrants	.....	30 00	554 82	624 00	.....	1,208 82
do observatoire	.....	0 42	.....	.....	.....	0 42
do bureau de poste	535 60	56 70	413 71	646 65	2,268 00	3,920 66
do bâtim. de la quarantaine, jetée Louise	.....	.....	156 54	.....	.....	156 54
do bâtiment du quai de la Reine	.....	.....	235 80	.....	950 00	1,185 80
Rivière-du-Loup (Fraserville) bur. de poste	250 00	14 48	348 00	28 20	.....	640 68
Sherbrooke, bur. de poste	430 00	21 80	312 05	499 38	50 00	1,313 23
Sorel do	450 00	20 97	233 35	247 50	250 00	1,201 82
Saint-Henri do	.....	8 00	50 09	74 27	29 28	161 64
St-Hyacinthe do	391 63	65 00	220 17	258 87	175 00	1,110 67
Saint-Jérôme do	400 00	19 37	321 27	192 00	57 00	989 64
Saint-Jean	350 00	7 00	132 00	187 50	40 00	716 50
Saint-Lin (Laurentides), bureau de poste	.....	26 82	.....	.....	.....	26 82
Saint-Roch de Québec, bureau de poste	.....	.....	9 40	.....	.....	9 40
A reporter	33,290 40	1,977 64	17,028 57	22,361 59	11,940 49	86,598 69

554,014 74

ANNEXE N° 1—ÉTATS DES DÉPENSES——*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,104 7

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec.—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	33,290 40	1,977 64	17,028 57	22,361 59	11,940 49	86,598 69
Trois-Rivières, douane	600 00	24 75	408 25	112 15	33 00	1,178 15
do b. de poste	400 00	23 75	185 45	109 67	30 00	748 87
Valleyfield do	.....	.....	46 25	20 70	13 50	80 45
Québec en général	.....	264 00	.....	.....	.....	264 00
Ontario.						
Almonte, bureau de poste	400 00	16 25	128 25	37 81	75 00	657 31
Amherstburgh do	400 00	12 46	154 31	159 00	30 00	755 77
Barrie, bureau de poste	366 63	8 60	237 50	150 00	50 00	812 73
Belleville do	600 00	35 03	273 90	401 93	81 75	1,392 61
Berlin do	400 00	4 90	158 80	203 60	22 00	789 30
Brampton do	400 00	14 23	128 25	127 20	31 50	701 18
Brantford do	600 00	15 36	268 97	313 50	30 40	1,228 23
Brockville do	400 00	38 96	303 15	566 50	170 00	1,478 61
Carleton-Place do	300 00	13 50	117 00	60 00	.....	490 50
Cayuga do	50 00	20 00	75 00	25 00	.....	170 00
Chatham do	850 00	9 75	151 45	370 20	40 00	1,421 40
Clifton do	400 00	17 40	201 20	325 00	22 50	966 10
Cobourg do	400 00	8 00	193 32	264 40	22 75	888 47
Cornwall do	475 00	11 75	239 70	532 20	73 00	1,331 65
Dundas do	.....	.....	33 00	67 22	.....	100 22
Galt do	400 00	33 85	149 10	249 70	39 00	871 65
Gananoque, douane	.....	8 00	124 60	94 00	.....	226 60
do bur. de poste	.....	14 40	71 20	141 00	.....	226 60
Goderich do	400 00	13 35	178 68	.....	60 00	652 03
Guelph do	400 00	11 74	191 69	236 70	37 44	877 57
Hamilton, douane	600 00	.....	38 50	76 70	.....	715 20
do salle d'exercices	360 00	.....	.....	.....	.....	360 00
do bureau de poste	1,075 64	23 26	712 33	1,583 25	1,000 00	4 394 48
Kingston, douane	94 80	50	247 41	113 60	56 80	513 11
do entrepôt de vérification	.....	.....	18 65	.....	10 50	29 15
do bur. du revenu de l'intérieur	.....	.....	.....	56 80	115 11	171 91
do collège militaire	1,440 00	.....	.....	.....	.....	1,440 00
do bur. de poste	157 85	2 10	174 30	514 80	44 65	893 70
Lindsay do	400 00	14 35	125 33	75 00	20 00	634 68
London, douane	916 67	16 17	584 55	389 70	140 00	2,047 09
do bureau de poste	550 00	8 80	504 67	1,081 52	80 00	2,224 99
Napanee do	450 00	4 50	150 28	162 60	69 45	836 83
Orangeville do	400 00	9 80	113 11	146 60	.....	669 51
Orillia do	350 00	8 85	134 75	70 40	30 00	594 00
Ottawa, ferme expériment.	.....	.....	1,113 10	88 22	.....	1,201 32
Pembroke, bur. de poste	366 67	16 02	169 59	198 00	28 00	778 28
Peterboro, douane	.....	.....	.....	26 55	50 00	76 55
do bur. de poste	458 34	11 70	308 78	430 00	75 00	1,283 82
Petrolea do	366 67	31 30	186 99	23 20	1 00	609 16
Port-Arthur do	275 00	27 85	134 00	22 72	3 60	463 17
A reporter	49,793 67	2,789 87	25,895 69	32,003 73	14,536 44	125,019 40	554,014 74

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	49,793 67	2,789 87	25,895 69	32,003 73	14,536 44	125,019 40
Port-Colborne, b. de poste	220 00	16 60	.....	131 60	.....	368 20
do Hope do ..	366 67	20 85	228 75	250 50	.....	866 77
Prescott, douane	.....	.....	66 00	.....	.....	66 00
do bureau de poste.	458 34	24 45	208 95	149 24	.....	840 98
Sainte-Catherine do ..	366 67	21 55	185 52	263 10	42 75	879 59
Saint-Thomas do ..	366 67	40 90	261 00	593 25	25 28	1,287 10
Smith's Falls, b. de poste.	94 72	47 75	147 50	106 33	85 00	481 30
Stratford do ..	550 00	18 60	258 74	396 00	63 00	1,286 34
Strathroy do ..	366 67	11 19	161 58	13 75	3 00	556 19
Toronto, douane	600 00	118 22	231 88	147 32	68 57	1,165 99
do édifices publics fédéraux.....	1,200 00	.....	.....	.....	.....	1,200 00
do salle d'exercices..	799 45	0 25	200 00	352 70	.....	1,352 40
do entrepôt de vérification. . .	3,789 00	5 75	572 53	101 85	136 42	4,605 55
do bureau du revenu de l'intérieur .	700 00	3 35	176 93	315 32	29 71	1,225 31
do bureau de poste.	942 74	.....	654 80	2,393 36	391 98	4,382 88
Trenton do ..	416 67	3 00	165 00	256 00	73 55	914 22
Walkerton do ..	369 67	23 60	152 60	202 90	20 00	768 77
Windsor do ..	916 67	66 75	391 25	669 48	72 00	2,116 15
Manitoba.						
Brandon, ferme expérimentale	.....	.....	131 61	.....	.....	131 61
do bât. des immigrants	.....	.....	66 80	.....	.....	66 80
do bureau de poste	440 00	48 45	610 75	586 45	76 00	1,761 65
Minnedosa, bur. des terres fédérales.....	.....	.....	73 62	.....	.....	73 62
Winnipeg, bureau des bois de la couronne	.....	3 75	297 05	.....	.....	300 80
Winnipeg, douane.....	.....	5 79	495 03	319 14	96 00	915 96
do bur. des terres fédérales....	.....	.....	.....	54 00	30 00	84 00
do entrepôt de vérification....	.....	.....	452 75	10 26	.....	463 01
do bât. des immig.	.....	7 50	879 50	274 23	125 00	1,286 23
do bureau de poste	2,180 97	95 58	2,591 25	1,474 47	412 50	6,754 77
Territoires du Nord-Ouest.						
Battleford, bur. des terres fédérales.	.....	.....	39 00	.....	.....	39 00
do bur. d'enregist.	.....	.....	32 00	.....	.....	32 00
Calgary, bureau du com. des travaux ..	.....	.....	40 46	.....	.....	40 46
do palais de justice	.....	63 45	363 41	.....	235 95	662 81
A reporter.....	64,938 58	3,437 20	36,031 95	41,064 98	16,523 15	161,995 86

554,014 74

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Éclairage.	Eau.	Total.
Territoires du N.-O.—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	64,938 58	3,437 20	36,031 95	41,064 98	16,523 15	161,995 86
Calgary, bâtiment des immigrants	.....	.....	101 58	.....	.....	101 58
do bureau des terres et d'enregist.	.....	13 80	56 00	.....	.....	69 80
do bureau de poste	480 00	22 75	449 25	376 55	340 00	1,668 55
Edmonton, bur. des terres fédérales	.....	.....	168 43	.....	.....	168 43
do bur. des immig.	.....	.....	173 75	.....	.....	173 75
do bur. des terres, et d'enregist.	399 98	17 05	.....	134 70	3 00	554 73
Estevan, bureau des terres fédérales	.....	.....	14 65	.....	.....	14 65
Indian-Head, ferme expémentale	.....	.....	200 93	.....	.....	200 93
Lac Dauphin, bureau des terres fédérales	.....	.....	30 00	.....	.....	30 00
Lethbridge, palais de just.	.....	.....	80 75	.....	.....	80 75
do bur. de poste	420 00	16 50	78 00	115 36	60 00	689 86
Macleod, palais de just	175 00	.....	63 26	5 50	.....	243 76
Moose Jaw do	400 62	2 20	147 60	0 90	.....	551 32
Moosomin do	540 00	63 68	354 62	68 84	.....	1,027 14
Prince-Albert, pal. de jus.	400 00	24 40	206 25	23 85	2 00	656 50
do bâtim. des immig	.....	.....	6 50	.....	.....	6 50
do bur. d'enregistrem	400 00	6 70	60 00	9 00	.....	475 70
Red Deer, bureau d'immigration	.....	.....	63 00	.....	.....	63 00
Regina, bur. du com. des tra	.....	.....	20 73	.....	.....	20 73
do palais de justice	350 00	59 48	671 05	85 08	.....	1,165 61
do bureau des terres fédérales	.....	.....	.....	13 50	.....	13 50
do bât. des immig	.....	.....	15 30	.....	.....	15 30
do bureau des terres	.....	.....	157 65	.....	.....	157 65
do résidence du lieut.-gouverneur	.....	6 05	.....	.....	.....	6 05
do bureau de poste	.....	6 95	253 75	.....	.....	260 70
Wetaskiwin, bureau des terres fédérales	.....	.....	31 05	.....	.....	31 05
do bâtiment des immigrants	.....	.....	33 00	.....	.....	33 00
Wolseley, palais de just	292 50	16 73	195 95	9 45	.....	514 63
Yorkton, bur. des terres fédérales	.....	.....	104 20	.....	.....	104 20
Colombie-Britannique.						
Agassiz, ferme expériment.	.....	.....	45 60	.....	.....	45 60
Banff, (Mont. Rocheuses) musée	.....	.....	33 30	.....	.....	33 30
Bella Bella, bur. des sauv.	.....	.....	89 87	.....	.....	89 87
A reporter	68,796 68	3,693 49	39,937 97	41,907 71	16,928 15	171,264 00

554,014 74

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	154,658 82	554,014 74

Dépenses pour les services suivants—*Fin.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Colombie-Britanniq.—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	68,796 68	3,693 49	39,937 97	41,907 71	16,928 15	171,264 00
Kamloops, bureau des terres fédérales	.....	.... .	18 50	.....	.....	18 50
Metlakatla, bur. des sauv.	.....	.....	198 05	.....	.....	198 05
do école des sauv.	.....	.....	33 75	.....	.....	33 75
Nanaïmo, bureau de poste.	600 00	13 10	.....	221 00	36 00	870 10
New-Westminster, bureau de poste	600 00	.....	129 70	177 75	74 78	982 23
Quamichan, bur. des sauv.	.....	.....	22 50	.....	.....	22 50
River's Inlet, école des sauvages	.....	.....	33 75	.....	.....	33 75
Vancouver, bur. de poste.	400 00	61 66	679 69	1,113 05	375 83	2,630 23
Victoria, bureau de l'adjudant général	.....	.....	41 61	.....	.....	41 61
do bur. de l'évaluat.	.....	.....	6 45	10 05	24 00	40 50
do douane	.....	.....	164 04	47 85	19 75	231 64
do salle d'exercices.	.....	.....	130 01	562 74	.....	692 75
do bur. des mécanic.	.....	75	.....	9 05	.....	9 80
do bureau des sauv.	.....	.....	55 67	.....	.....	55 67
do magasin militaire.	.....	.....	63 09	.....	.....	63 09
do bureau de poste.	600 00	37 20	184 22	949 20	27 23	1,797 85
do bur. des poids et mesures	.....	.....	28 35	.....	12 00	40 35
William's-Head, station de quarantaine	.....	.....	599 05	.....	.....	599 05
Divers.						
Edifices fédéraux en général	.....	828 02	1,289 65	.....	.....	2,117 67
Totaux	70,996 68	4,634 22	43,616 05	44,998 40	17,497 74	181,743 09
A reporter				225,593 07	173,762 85	336,401 91

	Total.
	181,743 09
	735,757 83

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	225,593 07	173,762 85	336,401 91	735,757 83
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig, quai—réparations		999 10		999 10
Bass-River, quai	490 00			490 00
Bayfield, brise-lames—réparations		1,021 18		1,021 18
do (quai neuf)—réparations		348 37		348 37
Belliveau Cove—réparations		500 02		500 02
Big Pond do		150 00		150 00
Boularderie, Ross Ferry	412 67			412 67
Broad-Cove, quai de Marsh		500 00		500 00
Chezzetcook-Ouest, brise-lames		500 75		500 75
Cow Bay—brise-lames	3,999 87			3,999 87
D'Escousse, jetée, construction d'un plan incliné, etc.	236 54			236 54
Digby, jetée		3,988 07		3,988 07
Eatonville, jetée		250 61		250 61
Economy, brise-lames		159 45		159 45
Georgeville, quai—prolongement	1,955 87			1,955 87
Grand-Etang, brise-lames	5,002 88			5,002 88
Halifax, bassin de radoub—subvention	10,000 00			10,000 00
Hall's Harbour		450 83		450 83
Havres en général			1,152 49	1,152 49
Harbourville, quai		49 92		49 92
Ingonish-Sud, brise-lames		47 07		47 07
L'Ardoise, quai		10 00		10 00
Margaree, protection rivage	2,196 57			2,196 57
Monk's-Head, chenal entre le lac Dunn et le havre d'Antigonish	204 72			204 72
McNair's-Cove, quai		39 00		39 00
Parrsboro', quai		1,447 28		1,447 28
Port-Lorne, brise-lames		20 00		20 00
Port-Maitland, brise-lames		271 71		271 71
Seaside, quai	1,997 61			1,997 61
Ile du Prince Edouard.				
Belfast, jetée		50 03		50 03
Brae, brise-lames		843 80		843 80
Cardigan-Nord, jetée		50 42		50 42
Cascumpec, brise-lames		24 88		24 88
Havres en général			289 23	289 23
Kier's-Shore, jetée—réparations		723 89		723 89
Lambert, jetée		829 61		829 61
McGee, jetée		1,395 19		1,395 19
Murray Harbour		1,011 34		1,011 34
New-London, brise-lames		886 26		886 26
Nine-Mile-Creek, jetée		83 50		83 50
Rustico-Nord, brise-lames—réparations	3,000 00	441 35		3,441 35
Pinette, jetée		13 25		13 25
Port-Selkirk		100 00		100 00
Souris brise-lames—reconstruction		4,790 28		4,790 28
Stephen, jetée		56 50		56 50
Victoria, jetée		40 00		40 00
Woods-Islands, brise-lames—réparations		686 63		686 63
Nouveau-Brunswick.				
Anderson's Hollow, jetée		33 67		33 67
Bouctouche		90 13		90 13
Burnt-Church, quai	5 76			5 76
Cap Tourmentine, brise-lames		499 29		499 29
A reporter	255,095 56	197,166 23	337,843 63	790,105 42

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		255,095 56	197,166 23	337,843 63	790,105 42
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Dalhousie, quai de délestage		.....	262 07	.....	262 07
Gardner's Creek, quai neuf		2,484 35	.....	.....	2,484 35
Havres en général		.....	.....	1,152 49	1,152 49
Quaco, havre de		.....	30 31	.....	30 31
Rivière Saint-Jean :—					
Haut de la rivière	$775 18				
Rivière Verte	200 00				
Oromocto, barrage—rép.	96 79				
L'île Bear et rivière Eel, chemin de halage, améliorations	180 25				
Milkish, quai—service légal	37 84				
Milledgeville Ferry, jetée—subvention, etc.	406 88				
Shamper's Landing—subvention, etc.	358 08				
Williams do do	258 33				
		2,216 56	96 79	.....	2,313 35
Shediac, havre de, nouv. brise-lam. à la Pte du Chêne		.....	2,462 03	.....	2,462 03
St-Jean, do brise-lames, Negro Point		.....	7,261 87	.....	7,261 87
Québec.					
Baie-des-Pères—jetée		.....	25 65	.....	25 65
Baie Saint-Paul—quai au Cap aux Corbeaux		4,835 42	.....	.....	4,835 42
Bas du Saint-Laurent, débarcadères pour les bateaux de pêches :—					
Anse à Louise	$519 45				
Echourie	137 72				
Anse Jersey	395 09				
Petit Cap	128 15				
Pointe Jaune	204 97				
Rivière au Renard	322 91				
Trois Ruisseaux	279 92				
		1,987 91	.....	.....	1,987 91
Belœil, estacades		.....	.....	120 00	120 00
do jetée		60 00	.....	.....	60 00
Berthier (en bas), jetée		.....	255 27	.....	255 27
Bic, jetée		.....	587 22	.....	587 22
Cap de la Madeleine, jetée		.....	83 00	.....	83 00
Châteauguay, quai		1,296 47	.....	.....	1,296 47
Chicoutimi do		.....	1,998 61	.....	1,998 61
Etang du Nord, brise-lames		.....	838 61	.....	838 61
Grande-Rivière, quai—prolongement		6,633 42	14 80	.....	6,648 22
Havre en général		.....	.....	1,250 78	1,250 78
Ile aux Coudres, jetée		.....	359 02	.....	359 02
Jetées en aval de Québec		.....	.....	2,745 62	2,745 62
Lacolle, quai		.....	726 36	.....	726 36
Lac Saint-Jean—jetée de Saint-Félicien		1,999 68	.....	.....	1,999 68
Laprairie, jetée contre la glace		2,015 51	.....	.....	2,015 51
Les Eboulements, jetée		.....	388 90	.....	388 90
Lévis, bassin de raboub		.....	.....	9,205 80	9,205 80
Longueuil, jetée		.....	284 11	.....	284 11
Malbaie, jetée		.....	307 68	.....	307 68
Matane do		.....	572 81	.....	572 81
Montréal, havre de		.....	.....	2 40	2 40
Percé, jetée		.....	26 60	.....	26 60
Petite Rivière Saint-François		398 98	.....	.....	398 98
Philipsburg, jetée		10,496 34	.....	.....	10,496 34
Pointe aux Esquimaux, quai—prolongement, etc.		4,028 42	.....	.....	4,028 42
Pointe-Gatineau, quai		.....	18 00	.....	18 00
A reporter		279,023 86	213,765 94	350,052 39	842,842

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	279,023 86	213,765 94	350,052 39	842,842 19
Québec—Fin.				
Rimouski, bassin de marée	156 08			156 08
Rivière Asshouapmouchouan—poses des bouées			136 44	136 44
Rivière du Lièvre, écluse—avaries	738 05			738 05
do do		115 00	851 60	966 60
do du Loup (en bas), jetée		476 36		476 36
do du Sud, à Saint-Thomas de Montmagny	106 46			106 46
do L'Assomption—mur de protection, Chute Monte-à-peine		51 20		51 20
Rivière Mistassini, pose des bouées			284 00	284 00
do Noire	300 35			300 35
Rivière Peribonka, pose des bouées			56 85	56 85
do Saguenay—Grande Décharge—pose des bouées			11 35	11 35
do Sainte-Anne de la Pérade	4,373 90			4,373 90
do Saint-Laurent—chenal de navires entre Québec et Montréal	106,994 73			106,994 73
do Saint-Louis—portes principales			121 00	121 00
do Saint-Maurice—chenal entre Grandes Piles et et La Tuque	955 77			955 77
do Touladie	461 55			461 55
do Yamaska, écluse		86 38	835 30	921 68
Roberval, havre de—Lac Saint-Jean—pose des bouées			11 36	11 36
Sainte-Anne du Saguenay, jetée		998 86		998 86
Saint-Irénée, jetée—prolongement	2,128 68	781 20		2,909 88
Saint-Jean, Ile d'Orléans, jetée—réparations		671 48		671 48
Saint-Laurent, do do		204 37		204 37
Trois Pistoles, havre des—enlèvement de roche	493 90			493 90
Yamachiche, jetée		7 50		7 50
Ontario.				
Big Bay, Keppel-Nord		51 39		51 39
Burlington, baie de—chenal		3,816 25	820 96	4,637 21
Cobourg, havre de		1,078 95		1,078 95
Collingwood, havre de—réparations au brise-lames		2,700 34		2,700 34
Goderich, havre de		36 50		36 50
Havres en général			1,921 37	1,921 37
Kaministiquia, rivière	7,830 85			7,830 85
Kincardine, havre de		30 00		30 00
Kingston, bassin de radoub			6,282 16	6,282 16
do havre de	3,829 31			3,829 31
Lacs Simcoe et Couchiching—régularisation des eaux.	2,416 48			2,416 48
Lion's Head		83 00		83 00
Morpeth, havre de		337 64		337 64
Oakville, do		499 93		499 93
Owen-Sound havre de	11,866 77			11,866 77
Port-Dover do —dragage	15,000 00			15,000 00
Port-Elgin do		150 00		150 00
Port-Hope do		800 00		800 00
Rain River, (Rivière-la-Pluie		177 61		177 61
Rondeau, havre de		339 82		339 82
Thessalon—quai neuf	8,730 80			8,730 80
Thornbury, havre de		26 05		26 05
Toronto, havre de—entrée est, etc	39,448 18			39,448 18
Trenton, havre de—dragage	777 71			777 71
Manitoba.				
Havres en général			870 09	870 09
Hnausa, quai de—Lac Winnipeg	5,240 07			5,240 07
A reporter	505,398 26	227,285 77	364,523 20	1,097,207 23

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET BRISE-LAMES—*Suite.*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report			505,398 26	227,285 77	364,523 20	1,097,207 23
Territoires du Nord-Ouest.						
Havres en général					776 75	776 75
Colombie-Britannique.						
Rivière Colombie, en amont de Golden—améliorations	$ 2,489 83					
do en aval de Kootenay—améliorations	3,144 28		5,634 11			5,634 11
Bassin de radoub d'Esquimalt					12,355 09	12,355 09
Rivière Fraser—amélioration du chenal	$ 9,425 55					
do trav. de protec. à Garry Bush	997 97		10,423 52			10,423 52
Havres en général					2,670 40	2,670 40
Riviere Kootenay (est)—améliorations entre la batture du canal et Fort-Steele			1,270 65			1,270 65
Rivière Okanagan—améliorations			324 85			324 85
do Skeena			1,996 81			1,996 81
Victoria, dragage du havre intérieur			5,047 23			5,047 23
HAVRES EN GÉNÉRAL					2,654 51	2,654 51
Dragueurs, réparations				22,995 87		22,995 87
Outillage de dragage, nouv., prov. marit.	$19,726 89					
do en général, nouveau	16,315 88		36,042 77			36,042 77
DRAGAGE.						
Nouvelle-Ecosse.						
Chéticamp (Inverness)	$ 3,490 08					
Rivière de l'Est (Pictou)	406 37					
Havre Fourchu (Richmond)	6,341 55					
do de Ketch (Halifax)	591 40					
do de Pictou (Pictou):—						
Quai de C. Dwyer	$1,453 92					
do de Dwyer et Cie	95 61					
Débarcad. de la Cie des bat. passeurs	191 23					
		1,740 76				
Havre de Wallace (Cumberland)	150 48					
		$12,720 64				
Ile du Prince-Edouard						
Cardigan-Pont de (King)	$ 3,145 71					
Charlottetown-Hav. de (Queen's)	3,911 88					
Newport (King's)	826 62					
Souris do	975 87					
		8,860 08				
A reporter		$21,580 72	566,138 20	250,281 64	382,979 95	1,199,399 79

9—2

ANNEXE N° 1—ETAT DES DÉPENSES.—*Suite.*

Désignation des travaux.					Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DRAGAGE—*Suite.*					$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report			$21,580 72		566,138 20	250,281 64	382,979 95	1,199,399 79
Nouveau-Brunswick.								
Frédéricton, havre de (York)	$2,571 26							
Frédéricton, quai du ch. de f. Can. Eastern	559 91							
		$3,131 17						
Rivière Miramichi, (Northumberland) :—								
Hauts-fds. de Horse-Shoe (Fer à Cheval)	$1,590 39							
Batture	399 02							
		1,989 41						
Oromocto, hauts-fds, R. St-Jean		568 53						
Pointe du Chêne, havre de la (Westmoreland)		1,794 16						
Richibouctou (Kent)		478 08						
St-Jean, havre de (St-Jean) :—								
Quai du ch. de f. Dom. Atlant.		2,829 64						
Traverse—Rivière Ristigouche, (Ristigouche)		4,751 29						
			15,542 28					
Total, provinces maritimes			$37,123 00					
Québec.								
Berthier (*en haut*) havre de		$ 1 50						
Dorval, havre de		204 83						
Ile Gros Bois		533 30						
Laprairie, havre de		3,219 78						
Longueuil, do		2,423 08						
Louiseville, do		810 00						
Rivière Chateauguay		757 10						
Rivière du Loup (*en haut*)		1,999 00						
do Nicolet		10,091 50						
Saint-Placide, havre de		2,830 50						
		22,870 59						
En général		1,086 06						
			23,956 65					
Ontario.								
Amherstburg, havre de		$1,786 99						
Belle Rivière		1,058 76						
Belleville, havre de		1,994 01						
Bowmanville, havre de		508 70						
Burlington, chenal de		1,500 00						
Collingwood, havre de		361 84						
Fort-Erié, do		254 10						
Frenchman's Bay (baie des Fr.)		353 11						
Meaford, havre de		827 24						
Midland, do		591 33						
Newcastle, do		685 04						
Owen Sound, havre de		800 00						
Penetanguishene, havre de		131 67						
Port-Elgin, havre de		2,654 48						
Port-Hope, do		475 60						
Prescott, do		1,005 89						
Rivière Saugeen		255 50						
A reporter		$15,244 26	$61,079 65		566,138 20	250,281 64	382,979 95	1,199,399 79

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DRAGAGE—*Fin.*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report		$61,079 65	566,138 20	250,281 64	382,979 95	1,199,399 79
Ontario—Fin.						
Report	$15,244 26					
Rivière Nation Sud	1,546 13					
do Thames	999 45					
Thornbury, havre de	1,289 05					
	$19,078 89					
EN GÉNÉRAL	2,192 49					
		21,271 38				
Manitoba.						
Rivière Rouge		7,676 85				
Colombie-Britannique.						
Rivière Fraser	$5,235 90					
Victoria, havre de	5,541 01					
		10,776 91				
SERVICE EN GÉNÉRAL		4,668 20				
Total du dragage			97,526 24	.....	7,946 75	105,472 99
GLISSOIRS ET ESTACADES.						
Région du Saguenay			.....	.....	575 08	575 08
do de Saint-Maurice			1,601 81	4,889 01	8,255 60	14,746 42
do d'Ottawa			.....	.....	25,930 89	25,930 89
Glissoirs de la rivière Ottawa		$3,015 27				
do Gatineau		420 42				
do Madawaska		1,464 87				
do Coulonge		2,167 37				
do Black		75 52				
do Dumoine		14 00				
do Petewawa		98 03				
			2,304 62	7,255 48	.....	9,560 10
Région de Newcastle			.....	1,001 90	1,970 00	2,971 90
CHEMINS ET PONTS.						
Québec.						
Pont Cartier			821 90	.....	.....	821 90
Pont de Pond Creek, Hull			775 40	.....	.....	775 40
Pont du Portage du Fort			.....	49 67	.....	49 67
Ontario.						
Burlington, pont tournant			19,937 13	.....	.....	19,937 13
Ponts de la ville d'Ottawa :—						
Ponts des Chaudières		$1,868 49				
Pont du glissoir de Hull		50 88				
do de la rue Maria		8 56				
do des Sapeurs		278 88				
do Union		729 23				
do de la rue Saint-Patrice		4 00				
do do Sussex		4 00				
do do O'Connor		2 40				
do do Wellington		2,053 56				
			.....	5,000 00	.....	5,000 00
A reporter			689,105 30	268,477 70	427,658 27	1,385,241 27

ANNEXE N° 1—ÉTAT DES DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
CHEMINS ET PONTS—*Suite.*			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report			689,105 30	268,477 70	427,658 27	1,385,241 27
Territoires du Nord-Ouest.						
Pont de Battle River (la rivière Bataille)			.....	1,278 96	.....	1,278 96
do Belley River (rivière du Ventre)			.....	100 35	.....	100 35
do la rivière Calgary (Langevin)			.....	1,336 96	.....	1,336 96
Pont d'Edmonton—sur la Saskatchewan			30 30	.....	.....	30 30
Pont de la rivière Old Man's (du Vieillard)			.....	28 00	.....	28 00
do do South Fork, (fourche du du Sud) examen, site, confection, plan			75 00	.....	.....	75 00
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.						
Nouvelle-Ecosse.						
Cap-Sable	$ 812 60					
Chéticamp	841 10					
Low Point (Pointe Basse)	50 00					
Meat Cove	2,292 15					
		$3,995 85				
Ile du Prince-Edouard.						
Ile du Prince-Edouard et terre ferme—(subvention)			.....	.....	1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.						
Baie de Fundy	$3,854 82					
Escuminac	705 01					
		$4,559 83				
Québec.						
Ile d'Anticosti	$2,305 45					
Grosse Ile, stat. de la quarant.	1,430 07					
Iles de la Madeleine	4,095 56					
Rive-nord :—						
Bersimis-Est	$5,496 95		734 78	.....	.....	734 78
do Ouest	3,385 98					
		8,882 93				
		16,714 01				
Terreneuve.						
Cap-Ray—(subvention 1895-96)		250 00				
Divers.						
Vapeur *Newfield*		530 57				
En général		3,449 38				
Total, bas du Saint-Laurent, etc			.....	.....	29,499 64	29,499 64
Vap. *Newfield*—renouvellem't des appareils à bord du			.....	1,169 63	.....	1,169 63
Ontario.						
Ile Pelée—câble enlevé			.....	260 92	1,360 90	1,621 82
Territoires du Nord-Ouest.						
En général			.....	.....	14,062 22	14,062 22
A reporter			689,945 38	272,652 22	474,527 69	1,437,125 59

ANNEXE N° 1.—ÉTAT DES DÉPENSES—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Report	689,945 38	272,652 52	474,527 69	1,437,125 59
Colombie-Britannique.				
Ligne Ashcroft-Barkerville	.....	966 77	.....	966 77
Lillooet—Raccord avec la ligne Ashcroft-Barkerville.	2,327 93	.....	.....	2,327 93
Entretien :—				
Ashcroft à Barkerville (Région de Caribou) $3,957 62				
Cap Beale 5,424 58				
Nanaïmo et Comox $3,980 07				
Barkerville—Canal d'Alberni. 10 66				
3,990 73				
EN GÉNÉRAL 38 59				
	.....	.....	13,411 52	13,411 52
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL	.....	.....	696 39	696 39
DIVERS.				
Agent et dépenses imprévues, C.-B	.....	.....	2,278 74	2,278 74
Arpentages et inspections	.....	.....	11,864 20	11,864 20
Monument de feu sir John A. Macdonald	240 50	.....	.....	240 50
Commis surnum.—Division du secrétaire $29,864 90				
do de l'ing. en chef 50,989 48				
do de l'arch. en ch. 27,066 64				
do du service télé. 2,900 00				
	.....	.....	110,821 02	110,821 02
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRS. ET D'ESTACADES.				
Région du Saguenay $ 26 15				
do Saint-Maurice 759 63				
do d'Ottawa 1,097 98				
Newcastle 88 70				
Ecluse de la Rivière du Lièvre 9 03				
do Yamaska 25 92				
EN GÉNÉRAL 138 75				
	.....	.....	2,146 16	2,146 16
Rég. Ottawa :—"Upper Ottawa Improvement Co."—Alloc. *re* billots, estacade des Chenaux, 1895-96	.....	.....	1,530 53	1,530 53
Totaux	692,513 81	273,619 29	617,276 25	1,583,409 35

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 février 1897.

ANNEXE N° 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1896.

PAR

L'ARCHITECTE EN CHEF.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 27 janvier 1897.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport sur les différents travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice expiré le 30 juin 1896.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS FULLER,
Architecte en Chef.

A M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, Ministère des Travaux Publics.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une longueur de 300 pieds de l'égout qui débouche dans le havre a été reconstruite en tuile ; les bouilloires du système de chauffage, la plomberie et les tuyaux à gaz ont été réparés, le cabinet d'aisance a été lambrissé en bois à l'intérieur et de légères réparations générales ont été faites.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux bouilloires du système de chauffage, les enduits des murs et des plafonds ont été réparés et teintés et les boiseries à l'intérieur et à l'extérieur peinturées, huilées et vernies.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de S. Adams, commis des travaux.

ANNAPOLIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

La voûte en brique du premier étage a été pourvue de portes de sûreté.

Le travail a été inspecté par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Trois nouvelles sections ont été ajoutées à l'appareil de chauffage à eau chaude et des réparations générales ont été faites à l'édifice et aux clôtures.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

DARTMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une soute à charbon a été construite au sous-sol, et le terrain autour de l'édifice a été nivelé.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

HALIFAX.

SALLE D'EXERCICES.

Le 8 juillet 1895 un contrat a été passé pour la construction de cet édifice dont j'ai donné une description dans mon rapport de l'an dernier, et depuis, le travail a été poursuivi avec activité. Les plans, etc., ont été préparés et le travail a été exécuté sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C.

Entrepreneur, J. E. Askwith, Ottawa. Commis des travaux, Wm. Bishop.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Une des bouilloires du système de chauffage à vapeur devenue hors de service a été remplacée par une neuve, diverses réparations ont été faites à l'édifice et quelques meubles ont été achetés.

L'ouvrage a été inspecté par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Diverses légères réparations ont été faites.

L'ouvrage a été examiné par C. E. W. Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

DÉPÔT D'IMMIGRATION.

En décembre 1895, et janvier et février 1896, le ministère des chemins de fer et canaux construisit au sud du nouveau quai et du hangar au terminus à eau profonde, la

fondation en pilotis créosotés de cet édifice, et le 24 janvier 1896 un contrat fut passé pour sa construction. Une de ses ailes sera de 130 pieds de longueur et 50 pieds de largeur et aura deux étages, et l'autre à angle droit avec la première sera de 160 pieds dans sa plus grande longueur et 75 pieds de largeur, mais à un étage seulement. L'édifice sera en bois et contiendra dans sa partie à un étage une chambre à bagage, une salle d'attente, une chambre à désinfection, bain et cabinet d'aisance. Les fournaises seront au-dessous. Au rez-de-chaussée de la partie à deux étages seront la salle d'attente, salle à manger, dépenses et bureau, et les dortoirs seront au premier.

Les plans, etc., ont été préparés et le travail est exécuté sous la surveillance de ce ministère.

Ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, C. E. W. Dodwell, I. C. Halifax, N.-E.

Entrepreneurs, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

Commis des travaux, W. J. Wiswell.

ILE DE LAWLOR.

QUARANTAINE.

Le réservoir contenant le bichlorure a été peinturé, des gouttières ont été posées au dépôt des voyageurs de troisième et des enseignes ont été fournies.

PICTOU.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est terminé, ses accessoires et son ameublement sont complets et il est pourvu d'un appareil de chauffage à eau chaude.

Les plans ont été préparés par ce ministère.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W, Dodwell, ingénieur résident et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

Commis des travaux, Jos. Hudson, Pictou, N.-E

Entrepreneurs de l'édifice et des accessoires, Rhodes, Curry et Cie, Amherst, N.-E.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, F. Powers, Lunenburg, N.-E.

TRURO.

BUREAU DE POSTE.

Toute la surface comprise entre la facade de l'édifice et le trottoir a été pavée en asphalte, un ressort posé à la porte principale et quelques légères réparations ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par C. E. W. Dodwell, ingénieur résidant et inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, N.-E.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau des mandats-poste a été agrandi et un trottoir neuf a été construit.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

BUREAU DE POSTE.

La fournaise a été pourvue d'une grille et de menues réparations ont été faites.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau cabinet d'aisance a été établi et des ouvrages de plomberie ont été faits, des meubles ont été achetés pour les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Samuel Adams, commis des travaux.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au système de chauffage.

FRÉDÉRICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le trottoir en asphalte a été réparé et en partie refait, et des devants de boîtes de lettres ont été posés dans le bureau de poste.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le plafond a été réparé et la fournaise a été pourvue d'une grille.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un certain nombre de cintres, linteaux et de pierres ont été enlevés et remplacés, toute la maçonnerie a été rejointoyée, les enduits ont été réparés et badigeonnés, les boiseries et les ouvrages en fer ont été réparés et peinturés, de nouvelles barrières ont été posées à la cour ainsi qu'un plancher neuf en bois dur dans le vestibule, la bouilloire a été munie de tubes neufs, un treillis en fil de fer a été posé entre le sommet du grillage du bureau de poste et le plafond et de menues réparations ont été effectuées.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de S. Adams.

ILE AUX PERDRIX.

QUARANTAINE.

Deux des bâtiments ont été blanchis à la chaux et l'hôpital a été réparé.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, fonctionnaire de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

PORTLAND (Saint-Jean).

BUREAU DE POSTE.

Une serrure neuve a été posée à la porte principale et des réparations ont été faites aux gouttières, aux tuyaux de descente et aux privés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, fonctionnaire de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

Des trottoirs en asphalte ont été construits et les bordures refaites, les tuiles du parquet du corridor principal ont été levées et rajustées, des améliorations ont été faites aux bureaux de météorologie et une nouvelle base de théodolite a été fournie. Quelques-unes des portes ont été vernies, les grilles de la fournaise, les ouvrages de plomberie, les services de l'eau, de la lumière et des sonneries, etc., ont été réparés et des ressorts de porte, des boyaux, des meubles, etc., ont été fournis.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

BUREAU DE POSTE.

La maçonnerie a été rejointoyée. De nouveaux tuyaux de descente en cuivre ondulé ont été mis à la place des anciens, et un nouveau bureau pour le comptable a été installé et meublé. Le puits de l'ascenseur a été encaissé et recouvert de fer, les tables pour timbrer les lettres ont été recouvertes de zinc, un magasin a été préparé au deuxième pour l'inspecteur et le râtelier des sacs de malle a été allongé. Les horloges, le toit, la voûte, les serrures, l'ascenseur, les ouvrages de plomberie, les tuyaux à gaz et les services de l'eau et des sonneries ont été réparés. Des boites à serrure ont été numérotées, des porte-voix ont été établis et des meubles et des tapis ont été achetés.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

CAISSE D'ÉPARGNES.

De légères réparations ont été faites aux serrures, aux tuyaux à gaz, au vitrage et au service de l'eau. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de W. J. McCordock, employé de ce ministère à Saint-Jean, N.-B.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le pignon en brique a été démoli et reconstruit, la cheminée a été exhaussée, et la maçonnerie et le briquetage qui étaient détériorés ont été restaurés et jointoyés. Les murs et les plafonds ont été réparés et teintés, la boiserie intérieure et extérieure a été

huilée, vernie ou peinturée et le toit réparé. Un trottoir en ciment a été construit le long de la façade et le pavage en blocs de bois a été renouvelé.

Les travaux ont été exécutés par A. Adams.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'appareil de chauffage à air chaud a été réparé et on a acheté des échelles.

TRACADIE.

NOUVEAU LAZARET.

La bâtisse est terminée et occupée. Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère. Entrepreneurs de l'édifice, Wm. Stuart, Ottawa, Ont. Entrepreneur de l'appareil de chauffage, David Ouimet, Montréal.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE.

Le service de l'eau de l'édifice a été raccordé à l'aqueduc de la ville. Un système d'éclairage électrique a été installé et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

FRASERVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

De légères réparations ont été faites au toit.

GROSSE ILE.

QUARANTAINE.

Le vapeur *Challenger* a été nettoyé et peinturé à neuf. Le presbytère a été entièrement réparé ainsi que la résidence du surintendant et ses dépendances, et l'on a acheté des échelles en bois et en fer.

L'ouvrage a été examiné par A. P. Lepine, commis des travaux, Québec, P. Q.

JOLIETTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'on a réparé le toit et la cheminée et acheté un sas pour cendres de charbon.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE.

Un tuyau d'égout en tuile de 6 pouces conduisant au Saint-Laurent a été posé et de légères réparations ont été faites.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

Travaux Publics.

MONTRÉAL.

DOUANE.

Des réparations ont été faites au toit, au cabinet d'aisance, à la plomberie et aux gouttières ; les tuyaux à eau chaude ont été recouverts et des meubles ont été achetés.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux, Montréal.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les tuyaux d'égout et du service de l'eau ont été renouvelés ; un plancher neuf a été posé au second étage. Le bureau du surintendant a été pourvu d'un comptoir, de sièges et d'escabeaux, une cloison a été faite dans la division de la quincaillerie et la chambre de la fournaise a été munie d'une porte neuve. Des réparations ont été faites aux monte-charges, au mobilier et aux boyaux.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de C. Desjardins, commis der travaux, Montréal, P.Q.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Des réparations ont été faites au toit, au cabinet d'aisance et aux tuyaux d'égout.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de C. Desjardins, commis des travaux Montréal, P.Q

BUREAU DE POSTE.

Une cloison double a été construite dans la salle des paquets en douane et les cloisons de la chambre des bouilloires ont subi des changements, quelques-uns des tuyaux etc., du service de l'eau, aussi quelques unes des boîtes à lettres ont été renouvelés. Des réparations ont été faites aux ascenseurs, au mobilier aux latrines, aux fenêtres, aux pompes, aux planchers en ciment et aux dalles à lentrée.

L'ouvrage a été surveillé par C. Desjardins, commis des travaux, Montréal, P.Q.

QUÉBEC.

CITADELLE, RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Des réparations ont été faites a la plomberie et à la boiserie. Les travaux habituels de nettoyage et de peinturage ont été exécutés et les préparatifs nécessaires faits pour la visite annuelle de Son Excellence.

L'ouvrage a été surveillé par un fonctionnaire de ce ministère.

DOUANE.

Le service de l'eau a été réparé, et de menues réparations ordinaires et générales ont été effectuées.

L'ouvrage a été inspecté par A. P. Lepine, commis des travaux, Québec, P.Q.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des trottoirs en bois ont été construits autour de l'édifice et des réparations aux abat-jour aux monte-charges, aux bouilloires, à la plomberie et aux lavabos, etc., ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lepine, Québec.

DÉPÔT D'IMMIGRATION—JETÉE LOUISE.

Des piliers en pierres ont été placés sous la véranda dont nul partie a été replanchéiée, la fondation de la cheminée a été refaite et des réparations aux enduits et aux croisées ont été effectuées.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lépine, commis des travaux, Québec, P. Q.

BUREAU DE LA MARINE ET D'IMMIGRATION, QUAI DE LA REINE.

Les vieux cabinets d'aisance et conduits d'égout qui étaient devenus hors de service ont été enlevés et remplacés par de nouveaux réunissant toutes les améliorations sanitaires. La bâtisse a été badigeonnée et peinturée à l'intérieur.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lépine, commis des travaux, Québec, P. Q.

OBSERVATOIRE.

L'on a construit une clôture neuve autour du terrain du gouvernement. Des calorifères ont été posés et la fournaise a été réparée.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un système d'éclairage électrique dans la nouvelle aile, les cabinets de toilette et d'aisance ont été tapissés et peinturés, le pavé de la cour a été refait et le terrain nivelé. Des meubles ont été achetés pour les chambres de l'inspecteur et du commis des travaux et l'on a fait des réparations aux boîtes à lettres et aux tiroirs aux journaux.

Les travaux ont été inspectés par A. P. Lépine, commis des travaux, Québec, P. Q.

RICHMOND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un contrat pour la construction de cet édifice qui est décrit dans mon rapport de l'an dernier a été adjugé le 6 novembre 1895, et le travail est en voie d'exécution.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Wm Ross, Richmond, P. Q.

Entrepreneurs, MM. Paquet et Godbout, Saint-Hyacinthe, P. Q.

RIMOUSKI.

BUREAU DE POSTE.

Les murs de cet édifice qui est décrit dans mon rapport de l'an dernier ont été construits jusqu'au toit et l'entrepreneur a alors abandonné le travail. On est à prendre les mesures nécessaires pour le terminer sous le plus court délai.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, Pierre Raymond, Rimouski, P. Q.

Entrepreneur, C. B. Beaulieu.

SAINT-HENRI.

BUREAU DE POSTE.

De nouvelles gouttières et des tuyaux de descente neufs ont été posés, et un porche a été construit à l'entrée de l'édifice. Des réparations ont été faites aux fenêtres, aux boîtes à lettres et aux serrures, et l'on s'est procuré un sas pour les cendres de charbon.

Les travaux ont été inspectés par C. Desjardins, commis des travaux, Montréal, P. Q.

Travaux Publics.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE.

Quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées et l'on s'est procuré quelques échelles et un sas pour cendres de charbon.

Le terrain a été entouré d'un mur de soutènement en pierre et d'une clôture en bois, et la lumière électrique a été introduite dans l'édifice.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux cheminées, au toit et au plancher du sous-sol, et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

SAINT-LIN.

BUREAU DE POSTE.

Une bâtisse située sur le lot 1,278 rue Principale de la paroisse de Saint-Lin, a été louée au mois d'avril 1895 et a, depuis, été entièrement réparée, meublée et pourvue des accessoires de bureau de poste et d'un coffre-fort.

Les travaux ont été inspectés par S. Adams, commis des travaux.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

On a continué à cette prison la construction du mûr d'enceinte en pierre de taille, dont une partie a 140 pieds de longueur et 27 pieds de hauteur, et l'autre 91 pieds de longueur sur 37 de hauteur, avec une tour d'angle en pierre de taille, de 52 pieds de hauteur au niveau de la gouttière et 16 pieds de diamètre. Les travaux à la porte cochère principale ont été continués et 8,000 pieds cubes de pierre sont entrés dans sa construction. Vingt nouvelles fenêtres avec châssis ont été construites et trois arpents du jardin ont été entourés d'un mûr en pierre. Une fontaine de pierre de taille a été construite à la résidence du préfet ; la couverture en bardeaux de la bâtisse a été renouvelée et l'on y a mis un bain et cabinet d'aisance.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de ce ministère. Elzéar Dagnault, Saint-Vincent de Paul, commis des travaux.

SHERBROOKE.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau tuyau de fumée a été posé à la fournaise et des réparations ont été faites à quelques boîtes à serrure.

SOREL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

Un nouveau trottoir en bois a été posé dans l'alignement de la rue et des réparations ont été faites à la plomberie et à l'appareil de chauffage ; le bureau du percepteur a subi des réparations générales et un sas pour cendres de charbon a été fourni.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau trottoir en bois a été posé daus l'alignement de la rue et des réparations à la plomberie, à l'appareil de chauffage et aux serrures des portes ont été exécutées.

VALLEYFIELD.

BUREAU DE POSTE.

Un nouveau plancher a été construit dans le bureau de poste et des réparations générales ont été faites à la boiserie et aux enduits qui ont aussi été peinturés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'édifice.

Les travaux ont été surveillés par S. Adams commis des travaux.

FARNHAM-OUEST.

BUREAU DE POSTE.

On a peinturé la boiserie à l'intérieur et acheté des stores ainsi qu'un sas pour cendres de charbon.

PROVINCE D'ONTARIO.

AEXANDRIE.

ÉCOLE DE RÉFORME.

Les parties de cet édifice qui sont maintenant sous contrat se composent d'une section pentagonale, ou rotonde (d'où rayonneront plus tard cinq ailes dont une sera affectée aux bureaux de l'administration et les quatre autres aux cellules) et d'une des ailes à cellules. La "rotonde" sera, en plan, de forme pentagonale et aura 100 pieds de front, 115 pieds de profondeur et 80 pieds de hauteur, depuis le niveau du sol jusqu'au sommet des créneaux. Elle sera couverte d'un toit plat surmonté d'un dôme octagonal de 50 pieds de diamètre et de 30 pieds de hauteur au-dessus duquel sera posé un ventilateur de 10 pieds de hauteur avec un couronnement de même hauteur, le tout s'élevant de 50 pieds au-dessus du toit.

La *rotonde* dans son ensemble se composera d'un sous-sol affecté aux systèmes de chauffage et d'éclairage, et d'une salle au rez-de-chaussée qui devra servir à la fois de salle à manger et de salle d'exercices aux détenus, mais d'ici à ce que l'aile des bureaux de l'administration soit construite, le rez-de-chaussée sera divisé en plusieurs pièces avec un plafond temporaire de 13 pieds de hauteur et qui serviront de bureaux au préfet, sous-préfet, garde-magasin, chirurgien, comptable et tourne-clefs, etc. Le sous-sol sera aussi divisé temporairement de manière à pourvoir une salle d'ordinaire, une cuisine, une boulangerie, une buanderie et des magagins, ainsi que des chambres pour les systèmes de chauffage et de l'électricité et une soute à charbon qui devront y rester permanemment. A l'ouest de la rotonde s'élèvera une aile pour les cellules. Ses dimensions seront

de 141 pieds de longueur par 77 pieds 6 pouces, avec un sous-sol de 14 pieds de hauteur du plancher au plafond, dans lequel il y aura 40 cellules de 8 pieds 6 pouces par 5 pieds ; un rez-de-chaussée de 38 pieds 9 pouces hauteur de plafond, contenant trois étages de cellules semblables aux premières—chaque étage ayant 40 cellules. Les murs extérieurs de l'édifice seront en pierre avec un massif en brique ; la façade des cellules sera en pierre et leurs murs et leurs voûtes en brique. Le plancher du rez-de-chaussée sera construit avec poutres de fer et arches en brique, et recouvert de béton. Le plancher du sous-sol sera construit en béton. Les cloisons du rez-de-chaussée et du sous-sol seront en brique ; la charpente du toit de la rotonde sera en fer et le toit en bois, le tout recouvert de tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, James Adams.

Entrepreneur, Joseph Bourque, Hull, P.Q.

ALMONTE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un porche a été construit à l'arrière de l'édifice.

AMHERSTBURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le cabinet d'aisance a été réparé et l'on a acheté des boyaux et un sas pour cendres de charbon.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites au toit, aux tuyaux à gaz, etc., et l'on s'est procuré un sas pour cendres de charbon.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Les serrures ont été réparées et quelques menues réparations ordinaires ont été effectuées.

BERLIN.

Bureau de poste, etc.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été faites sous la surveillance du gardien.

BRAMPTON.

Bureau de poste, etc.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été faites sous la surveillance de gardien.

BRANTFORD.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La bouilloire du système de chauffage et les enduits ont été réparés et de menues réparations générales ont été faites sous la surveillance du gardien.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une partie des ouvrages de plomberie a été renouvelée et des réparations ont été faites aux enduits, etc., sous la surveillance du gardien.

CAYUGA.

BUREAU DE POSTE.

Des tablettes ont été posées.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le parterre a été nivelé, gazonné et entouré d'une clôture en tuyaux de fer.
Les travaux ont été faits sous la survillance du gardien.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, ETC.,

Un trottoir en ciment avec bordure en pierre a été construit le long des façades sur les rues et quelques menues réparations générales ont été faites sous la surveillance du gardien.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La bouilloire du système de chauffage à eau chaude devenue hors d'usage a été remplacée par une neuve, et l'horloge de la tourelle a été réparée.

GALT.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'égout a été réparé, un nouveau calorifère a été posé et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.
L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des réparations ont été faites au tuyau de fumée de la fournaise sous la surveillance du gardien.

HAMILTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait un nouveau raccordement à l'égout et le pavage en blocs de bois, les gouttières, le toit, le monte-charges, les tuyaux à gaz, la plomberie et la boiserie du bureau de poste ont subi des réparations

KINGSTON.

DOUANE.

Un trottoir en ciment a été posé le long des façades sur les rues.
L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Jos. Power, architecte, Kingston.

BUREAU DE POSTE.

On a posé un trottoir en ciment le long des façades sur les rues et quelques menues réparations générales à l'édifice ont été effectuées. Des tapis et des meubles ont été achetés.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Jos. Power, architecte, Kingston.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux gouttières, quelques meubles et un sas pour les cendres de charbon ont été achetés.

LONDON.

DOUANE.

La vieille bouilloire du système de chauffage à vapeur qui avait été en usage depuis la construction de l'édifice a été remplacée par une neuve, et des réparations ont été faites à la peinture, au vitrage, à la plomberie et à la boiserie.
Les travaux ont été surveillés par John M. Moore, I.C., London, Ont.

BUREAU DE POSTE.

Le pavé en blocs de cèdre de la cour a été renouvelé ainsi qu'une partie de l'appareil de chauffage à vapeur. Des portes tournantes brévetées ont été posées à l'entrée, des réparations ont été faites à la plomberie, à la peinture et au vitrage et l'on s'est procuré de nouvelles cloches électriques ainsi que de nouveaux meubles.
Les travaux ont été surveillés par John M. Moore, I. C. London, Ont.

NAPANEE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des double-fenêtres neuves ont été fournies et de menues réparations ordinaires ont été effectuées sous la surveillance du gardien.

ORANGEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Le couloir public a été replanchéié en érable, des réparations ont été faites au tuyau, réservoir et pompe à gaz, et l'on a fait l'acquisition d'un sas pour les cendres de charbon.
Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

ORILLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

La lumière électrique a été posée dans l'édifice et des réparations ont été faites à la fournaise sous la surveillance du gardien.

OTTAWA.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE.

Une bâtisse en bois à deux étages, sur fondation en pierre et devant servir de bergerie est en voie de construction. Elle aura 115 pieds 4 pouces de longueur sur 30 pieds de largeur.

La boiserie de la résidence du surintendant a été peinturée à neuf, le cabinet d'aisance et la chambre de bain de la résidence de l'horticulteur ont été boisés à l'intérieur et les ouvrages de plomberie modifiés. Des lavabos neufs ont été posés dans les chambres de bains aux résidences de l'horticulteur et du chimiste, et dans cette dernière l'on a posé des tuyaux à eau chaude de la cuisine à la chambre de bain. La bouilloire du système de chauffage à la résidence du chimiste a été réparée, et pourvue de grille, tuyau de fumée et boîte à feu. Dans la serre-chaude, on a posé un lavabo et un calorifère pour la germination des grains. Le musée a été muni d'éviers, de fournitures à gaz, etc., et de menues réparations ont été faites aux bâtisses en général.

Les travaux ont été exécutés par le personnel.

DÉPÔT DES GÉNÉRATEURS ÉLECTRIQUES.

Le terrain à l'arrière de la bâtisse a été nivelé et la base en brique des bouilloires a été renouvelé. Un hangar servant de magasin à la division de l'ingénieur en chef a été transporté du bassin du canal et reconstruit près de la bâtisse.

ÉDIFICE DE L'EST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des armoires pour la papeterie ont été posées dans les bureaux du ministère de l'intérieur et du secrétariat d'état, les tuyaux à gaz ont subi des modifications dans les chambres n°s 53, 81, 87, 113, 120, 137 et 149 ainsi que dans les bureaux de l'inspecteur des pénitenciers, du sous-ministre de la justice et du secrétariat d'état. Des cloches électriques ont été posées dans les bureaux du sous-secrétaire d'état et du conseil privé, dans la bibliothèque du ministre de la justice et la chambre des messagers. Le téléphone a été placé au secrétariat d'état, des lavabos dans les bureaux des sous-ministres, des finances et de l'intérieur et un serpentin dans le n° 66, et les réparations habituelles et ordinaires ont été faites dans toute l'étendue de l'édifice. Les persiennes et les doubles fenêtres ont été enlevées et posées, les tapis levés, nettoyés et remis en place et les escaliers en pierre à l'extérieur de l'édifice recouvertes de planches pour l'hiver, etc.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur-mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

Les quatre chambres dans l'annexe qui étaient chauffées par des poêles ont été pourvues de serpentins reliés au système de chauffage à eau chaude de l'édifice. Le calorifère de la chambre 2*b* a été remodelé. Des cloches électriques ont été posées dans les chambre 2*b* et 3*b* et le service de sonnerie a été réparé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Une des quatre bouilloires à eau chaude du système de chauffage a été séparée des autres et a été transportée à l'autre bout du sous-sol pour chauffer les chambres qui sont contiguës et des serpentins additionnels y ont été posés et reliés à la bouilloire. Une

chambre a été construite sous la chapelle pour le moteur de l'orgue qui y a été installé et qui a été relié à l'aqueduc de la ville. Des abat-jour ont été construits dans le toit des vérandas. Les âtres de l'office ont subi des réparations ainsi que le briquetage du jeu de balle, de la salle de bal, de la serre-chaude, du cottage et de la boutique de menuisier, et l'extérieur des murs de la salle de bal et du jeu de balle a été coloré de nouveau.

La fondation en maçonnerie de la serre a été reconstruite en grande partie ainsi que les tablettes pour les plantes. Des tablettes ont été réparées, le vitrage renouvelé et une nouvelle fenêtre a été pratiquée au sous-sol pour fins de ventilation. Une armoire à vaisselle avec réchaud à gaz et tablettes ont été fournis, ainsi que deux autres armoires, une bibliothèque et des moustiquaires. Des réparations ont été faites aux fourneaux, à la plomberie, aux tuyaux à gaz, à la batterie de cuisine, à la peinture, au vitrage et au mobilier. On a acheté une grande quantité de lingerie de table et des caisses d'emballage ont été fournies pour les déménagements, les changements et préparatifs que les réceptions rendent nécessaire.

La laiterie a été pourvue de tables, tablettes, guéridons, stores, toiles métalliques, bouilloire à eau chaude, poêle à charbon, etc., etc.

L'abri du patinoir a été boisé à l'intérieur.

Un nouveau cabinet d'aisance avec conduits d'égoût a été construit pour les garçons d'écurie.

La couverture en bardeaux de la vacherie a été en partie refaite, la glissoire a été réparée et quelques-uns des planchers des écuries ont été renouvelés. Une piste a été construite, nivelée et cloturée. Le ponceau du chemin de derrière a été en partie reconstruit. Un grand nombre de trottoirs, de traverses et de clôtures ont été construits. Des clôtures ont été réparés, le chemin à l'arrière a été macadamisé et un grand nombre de cèdres ont été abattus.

Le nettoyage périodique ordinaire a été fait. L'aide nécessaire a été fourni pour les réceptions, etc., et les terrains, patinoirs et glissoires ont été entretenus.

Les travaux ont été faits et surveillés par le personnel de ce ministère.

Commis des travaux, Wm. Hutchison.

Entrepreneurs de l'entretien des terrains et des serres, Sorley et Sims, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, A. Hunter, Ottawa.

IMPRIMERIE DU GOUVERNEMENT.

Un porte-parapluie en fer avec coupe en fer galvanisé à été acheté, ainsi que des boyaux en caoutchouc pour l'arrosage des gazons. Un évier en ardoise a été posé dans l'atelier de reliure et de nouveaux tuyaux pour le service de l'eau ont été posés dans les ailes de l'est et de l'ouest.

Les tuyaux du système de chauffage dans le bureau de l'imprimeur de la reine ont subi des modifications, et quelques-uns des conduits à vapeur ont été recouverts.

Les réparations ordinaires ont été faites dans tout l'édifice.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton. Ottawa.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Une gouttière en cuivre a été posée le long de la corniche du troisième étage de la tourelle du sud-est.

Des tuyaux à gaz ont été placés dans les chambres numéros 13 et 18, et un lavabos dans le numéro 9, ministère de l'agriculture. Des cloches électriques ont été posées aux ministères des postes et des affaires des sauvages.

Les puits de ventilation ont été munis d'échelles en fer afin de faciliter leur examen et leur réparation. Les conduites d'eau des cabinets d'aisance, qui étaient engorgées ont été renouvelées, des réparations ont été faites aux fournaises et à la bouilloire, trois des

ascenseurs ont été pourvus de nouveaux câbles. Un régulateur pour le gaz et 30 nouveaux becs de gaz ont été posés. L'appareil de chauffage à eau chaude a subi quelques légères modifications et le sous-sol a été peinturé et badigeonné.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm. King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Les clôtures en général ont été réparées, le bardeau de la couverture du hangar a été renouvelé et les bancs sur la pelouse ont été réparés et peinturés.

OBSERVATOIRE—RUE CLIFF.

Le terrain autour de l'édifice a été nivelé et un trottoir neuf a été construit.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Le restaurant et la cuisine du Sénat ont subi des modifications, les appartements du président et du gardien ont été nettoyés, teintés et peinturés et un fauteuil neuf a été fourni pour le président. Les tapis ont été levés, battus et remis en place.

La lumière électrique a été posée dans le bureau du président, dans la chambre des journalistes et dans les numéros 18 et 19. Le numéro 51 a été mis en communication avec le système de cloches électriques de la chambre des messagers ; des porte-voix ont été posés de la chambre des messagers au corridor supérieur ; un lavabo a été mis dans la chambre de bain du sous-sol et une partie des tuyaux à vapeur ont été recouverts. L'entrée du passage des camions à bois, à la chambre des communes, a été pavée à neuf.

Un certain nombre des bureaux ont été nettoyés, teintés et peinturés, quelques meubles ont été réparés et les tapis ont été levés, battus et remis en place. La lumière électrique a été posée dans la salle à manger du président, dans la boutique du barbier, dans le bureau du président adjoint et dans le numéro 3.

Des tuyaux à gaz ont été posés dans les voûtes à la papeterie, des bûches à gaz dans les âtres du salon du président et le réchaud a été relié au conduit à vapeur. Le poêle à gaz chez le messager en chef a été muni d'un capuchon neuf, et la cuisine a été pourvue d'un évier en ardoise. Des réparations ont été faites aux tuyaux à gaz et à vapeur et du service de l'eau ainsi qu'au fourneau de la cuisine et aux poêles à gaz.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Ingénieur mécanicien, Wm King, Ottawa.

Commis des travaux, F. Breton, Ottawa.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Le vitrage, la peinture et la boiserie de la serre ont été réparés ; les ponts, les balustrades, etc., du Chemin des Amoureux ont été réparés et entretenus et un dépôt de pétrole a été construit au basin du canal.

La neige a été enlevée et la glace emmagasinée et distribuée.

Les terrains, etc., ont été entretenus à la satisfaction du ministère.

Entrepreneur de l'entretien des terrains, etc., N. Robinson, Ottawa.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, W. H. Cuddie, Ottawa.

ÉDIFCES PUBLICS, RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

La chaussée des rues du canal est et ouest, des deux côtés des écluses, du chemin de la pointe Nepean, des rues Wellington, Bank, Metcalfe, Elgin et Saint-Patrice, du chemin de la Côte du Major, de la petite rue Sussex, ainsi que les cours de l'imprimerie, des musées, du bureau de poste et de l'ancienne maison de pompe ont été grattées, nettoyées et réparées. Les trottoirs et traverses de la rue Wellington, de la place Cartier de la rue Saint-Patrice et des musées ont été réparés, ainsi que le boulevard de la ru

Wellington ; la pelouse des boulevards du musée géologique et de la place Cartier a été entretenue ; les cendres ont été enlevées du bloc Langevin, des cours des musées et de l'imprimerie et les divers chaussées, trottoirs, sentiers toits et cours ont été tenus libres de neige pendant l'hiver.

Les travaux ont été exécutés par le personnel du ministère.

Entrepreneur de l'enlèvement de la neige, G. F. Guy, Ottawa.

ÉDIFICE DE LA COUR SUPRÊME ET DE LA COUR DE L'ECHIQUIER.

On a fait des réparations aux tuyaux à gaz dans le bureau du régistrateur de la cour de l'échiquier et dans la bibliothèque. Le bureau du régistrateur a aussi été pourvu d'un lavabo.

ÉDIFICE DE L'OUEST—PALAIS ADMINISTRATIF.

Des additions ont été faites à l'installation du gaz dans le bureau du sous-ministre de la marine, dans la chambres des archives et dans les numéros 82, 92, 50, 148, 64, 60, 70, 74, 237 et 100. On a posé des cloches électriques dans les numéros 11, 12, 6, 46, 50, 54, 134, 127, 137, et des tuyaux à vapeur dans les numéros 60 et 106 au sous-sol et dans le bureau du comptable du ministère du revenu de l'intérieur. On a posé des lavabos dans le numéro 8, dans le laboratoire et dans le cabinet de toilette des dames au sous-sol. Le service de l'eau dans le numéro 70 a subi des changements, et un ventilateur a été posé dans la cheminée du numéro 74. Le fil conducteur du paratonnerre de la tour de cet édifice a été mené par l'égout jusqu'à la rivière et a aussi été rattaché au conduit principal de l'eau dans la cour.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Les réparations habituelles et ordinaires ont été exécutées sous la surveillance du gardien.

PETERBOROUGH.

DOUANE.

L'égout a été nettoyé et des réparations ont été faites aux portes des bureaux sous la surveillance du gardien.

BUREAU DE POSTE.

L'égout a été nettoyé, des réparations ont été faites aux gouttières et aux cabinets d'aisance, et la lumière électrique a été introduite dans la tour de l'horloge.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

PETROLIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations habituelles et ordinaires ont été exécutées sous la surveillance du gardien.

PORT ARTHUR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites à la fournaise, aux enduits et aux ouvrages huilés et vernis, et l'on s'est procuré un nouveau ressort de porte.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PORT HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La bouilloire de l'appareil de chauffage à eau chaude étant devenue hors de service a été enlevée et remplacée par une neuve que l'on a reliée aux calorifères et un nouveau tuyau de fumée a été posé.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PRESCOTT.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le service de l'eau de ces édifices a été raccordé au système de l'hôtel attenant dont les propriétaires se sont engagés par contrat à fournir l'eau.

L'ouvrage a été surveillé par S. Adams, commis des travaux.

SARNIA.

POINTE ÉDOUARD—QUARANTAINE DES BESTIAUX.

Des réparations ont été faites au plancher du bureau.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

La plomberie a été réparée et quelques menues réparations habituelles et ordinaires ont été effectuées. On a fait l'acquisition d'un sas pour cendres de charbon.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie à l'extérieur a été rejointoyée, une clôture en fer avec barrière a été construite et l'on a érigé dans le couloir public, un bureau pour la vente des timbres-poste. Un sas pour cendres de charbon a été fourni.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du gardien.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les travaux supplémentaires dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière sont terminés. L'appareil de chauffage a subi des réparations, etc., et a été pourvu d'une nouvelle fournaise.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

Commis des travaux, D. Scrimgeour. Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, etc., Purdy, Mansell et Mashinter, Toronto, Ont.

STRATHROY.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations ont été faites à la boiserie, aux serrures, etc., sous la surveillance du gardien.

TORONTO.

DOUANE.

Les réparations habituelles et ordinaires à l'appareil de chauffage, à la plomberie, aux tuyaux à gaz, aux serrures des portes et aux horloges, etc., ont été effectuées. Les enduits de tout l'édifice ont été nettoyés, badigeonnés ou peinturés, et la boiserie à l'intérieur a été peinturée.

Les travaux de nettoyage, de badigeonnage, etc., ont été exécutés sous la surveillance de Denison et King, architectes, Toronto, et les réparations, en grande partie, ont été faites sous la direction de Wm. Bell, mécanicien.

SALLE D'EXERCICES.

Un ventilateur rotatoire a été posé dans la cheminée du nord, un poêle à gaz a été installé dans le bureau du gardien, et de menues réparations ont été faites aux tuyaux à eau chaude.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La plomberie, l'appareil de chauffage à vapeur, le service de l'eau, les boyaux, les machines, la chaudière, le coffre-fort, le monte-charges, etc., ont subi les réparations habituelles et ordinaire, et quelques articles d'ameublement ont été achetés.

Les travaux ont été faits par le personnel sous la direction de Wm Bell, mécanicien.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les réparations ordinaires à la plomberie, au système de chauffage, aux serrures des portes, aux bouilloires, aux tuyaux à gaz et au mobilier ont été faites, en grande partie, par le personnel des mécaniciens sous le contrôle de Wm Bell, mécanicien.

BUREAU DE POSTE.

Quelques menues réparations ont été faites aux tuyaux à gaz et à la plomberie, et des réparations générales à l'installation de la lumière électrique ont été exécutées.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE.

La plomberie et les tuyaux d'égout ont été, en partie, renouvelés. L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

WALKERTON.

BUREAU DE POSTE.

Un nouvel égout a été construit, des réparations ont été faites à la toiture et l'on a acheté un sas pour cendres de charbon.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du gardien.

PROVINCE DU MANITOBA.

PORTAGE DE LAPRAIRIE.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Le 29 juillet 1895, un contrat fut passé pour la construction de cet édifice au coin des rues Anne et Saskatchewan. Les murs seront en pierre, les planchers, les cloisons et le toit en bois et la couverture sera en fer galvanisé. L'édifice comprendra un corps principal à deux étages, avec sous-sol et une annexe à un étage. Au rez-de-chaussée se trouveront le bureau de poste et l'entrepôt de vérification, et au premier étage les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. La mansarde sera occupée par le gardien et au sous-sol seront l'appareil de chauffage et le combustible. Des voûtes en brique ont été pourvues au rez-de-chaussée et au premier étage.

Plans et devis préparés par ce ministère. Commis des travaux, John Toye. Entrepreneurs, Viau et Lachance, Hull, P. Q.

WINNIPEG.

BUREAU DE POSTE.

Une chambre a été installée et meublée au sous-sol pour l'inspection des paquets en douane, une des bouilloires à vapeur qui fournissent le pouvoir à l'ascenseur a été remplacée par une neuve et le bureau des terres fédérales a été pourvu de quelques nouvelles fournitures.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des réparations ont été faites à la fournaise du système de chauffage à air chaud, et les abat-jour ont été complètement clos.

L'ouvrage a été surveillé par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

DOUANE.

Quelques meubles ont été achetés et des réparations ont été faites aux cloches, etc

L'ouvrage a été surveillé par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

DÉPÔT D'IMMIGRATION.

Des réparations ont été faites à la citerne et aux tuyaux de descente, et de menues réparations générales effectuées à la bâtisse.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

MOOSEJAW (MACHOIRE-D'ORIGNAL), ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

Une voûte à l'épreuve du feu avec portes de sûreté a été construite dans l'édifice et quelques changements ont été faits aux cloisons, aux gouttières en fer galvanisé et aux tuyaux de descente. On s'est procuré des tuyaux de poêle ainsi que quelques meubles pour le bureau du shérif et du greffier. Le terrain autour de l'édifice a été nivelé et des conduits en bois ont été placés pour l'écoulement de l'eau des tuyaux de descentes.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, commis des travaux, Winnipeg, Man.

MOOSOMIN.

PALAIS DE JUSTICE.

L'annexe que j'ai décrite dans mon rapport du dernier exercice est maintenant terminée et occupée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce ministère.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man.

Entrepreneur, J. W. Smith.

CASERNES DE LA POLICE.

De menues réparations générales ont été effectuées sous la surveillances de D. Smith, commis des travaux, Winnipeg.

RÉGINA.

PALAIS DE JUSTICE.

Les réservoirs dans la mansarde ont été entourés d'une cloison et on y a posé un serpentin.

Les travaux ont été surveillés par D. Smith, Winnipeg, Man.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Le bureau a été pourvu de comptoirs, de casiers, de tablettes, d'écrans, etc.

Commis des travaux, D.Smith, Winnipeg, Man.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les tuyaux de renvoi et du service de l'eau de la cuisine ont été réparés.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man.

CASERNES DE LA POLICE.

La caserne "B" ainsi que les mess, cuisine, etc., à l'arrière ont été exhaussés de 3 pieds, les seuils et les joints défectueux ont été replacés, le sol excavé et un sous-sol en pierre construit sous toute l'étendue du bâtiment.

Plans, etc., préparés par ce ministère.

Commis des travaux, D. Smith, Winnipeg, Man.

Entrepreneur, Wm Henderson, Régina.

WOLSELEY, ASSA.

PALAIS DE JUSTICE.

L'édifice est terminé et occupé.
Plans, etc., préparés par ce ministère.
Commis des travaux, Charles Taylor, Wolseley, Assa.
Entrepreneurs de l'édifice, Banbury et Magee.
Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, McKinley et Northwood, Ottawa.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles marches ont été posées à l'extérieur de l'édifice et des additions ont été faites aux tuyaux à gaz.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

SALLE D'EXERCICE.

Le toit et la couverture en ardoise qui avaient été endommagés par le tremblement de terre ont été réparés, des ventilateurs ont été posés pour protéger les planchers contre la pourriture sèche et de menues réparations ont été faites aux serrures, aux fenêtres et aux foyers.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

NOUVELLE SALLE D'EXERCICES

Le 13 août 1895, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice au coin nord-est de l'avenue Queen et de la sixième rue qui est une portion de la réserve cédée par le gouvernement provincial. L'édifice est en bois et de 150 pieds de longueur par 80 de largeur, y compris les salles d'armes et l'arsenal.

Les plans ont été préparés et les travaux surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

Entrepreneur, David Bain.

BUREAU DE POSTE.

On a fait de légères réparations au toit et on s'est procuré une nouvelle serrure de porte ainsi qu'un comptoir.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B

VANCOUVER.

ÉDIFICE PUBLIC.

De menues réparations ont été faites au toit, au vitrage, au mobilier, etc.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

MAGASIN D'ARMES.

Un hangar d'armes, en bois de 24 pieds par 40 pieds a été construit sur un terrain vis-a-vis celui occupé par le 5ème régiment, A. C.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

VICTORIA.

DOUANE.

De menues réparations ont été faites à la sonnerie, aux tuyaux à gaz, à la ferrure des portes et au mobilier.

L'ouvrage a été surveillé par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice que j'ai décrit dans mon rapport de l'an dernier a progressé d'une manière satisfaisante. L'ingénieur surveillant fait rapport que l'examen de la pierre sur place dans la carrière a été d'un grand avantage, car plusieurs des quartiers qui avaïent été exposés à l'action de l'eau salée se sont décolorés après la taille, à la suite du suintement et ont subi une détérioration sensible par l'efflorescence qui s'est produite, les marques laissées par l'outil ayant graduellement disparu.

Des soumissions ont été demandées pour la construction d'un appareil de chauffage à air chaud.

Des plans, etc., ont été préparés et les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce ministère.

F. C. Gamble, I. C., ingénieur résidant.

Entrepreneurs, Elford et Smith, Victoria, C.-B.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Des additions ont été faites à l'installation et au mobilier, de nouvelles portes ont été posées dans le vestibule et dans le couloir public. Des réparations ont été faites aux tuyaux à gaz, à la plomberie, à la couverture, aux tuyaux de descente et aux conduits d'égouts.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, I. C., ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

MAGASIN MILITAIRE.

Cet édifice a été terminé et est maintenant occupé.

Plans, etc., préparés et travaux surveillés par F. C. Gamble, I. C., ingénieur résidant, Victoria, C. B..

Entrepreneurs, Bragg et Pike, Victoria.

WILLIAM'S HEAD, C.-B.

STATION DE QUARANTAINE.

Des réparations ont été faites au service de l'eau, un chemin pour voitures a été construit reliant la station avec la route principale et des lits ainsi que d'autres articles d'ameublement ont été achetés.

Les travaux ont été surveillés par F. C. Gamble, ingénieur résidant, Victoria, C.-B.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

COMBUSTIBLE.

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux pour la fourniture du charbon à 137 édifices fédéraux, et du charbon et du bois ont été fournis à plus de 200 édifices.

ÉCLAIRAGE.

L'éclairage des différents édifices fédéraux est sous le contrôle de cette division du ministère. Quatre-vingt-quatre édifices ont été éclairés au gaz, 59 à la lumière électrique incandescente, 2 à la gazoline, 2 au gaz naturel et les autres au pétrole ; bon nombre de ces derniers sont éclairés, à l'entrée, par des lumières électriques à arc.

SERVICE DE L'EAU.

Le service de l'eau aux édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires, est sous le contrôle de cette division du ministère ; cent vingt-deux édifices dans 68 localités sont alimentés par des compagnies locales d'aqueduc, les autres édifices sont en grande partie pourvus de puits, de pompes et de réservoirs.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens, au nombre de 247, y compris les employés aux édifices du parlement et aux palais administratifs à Ottawa, et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du ministère.

EN GÉNÉRAL.

Des réparations et des changements ont été faits et divers articles d'ameublement ont été fournis ; on a aussi fait des réparations, du nettoyage, du peinturage, etc., à un certain nombre d'édifices dont il n'est pas fait mention dans ce rapport.

ANNEXE N° 3.

RAPPORT

SUR LES

HAVRES, PORTS ET RIVIÈRES,

Les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans

PAR TOUT LE CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1896

PAR

L'INGÉNIEUR EN CHEF

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 décembre 1896.

M. E. F. E. ROY, secrétaire,
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Ces travaux comprennent la construction et la réparation des quais, jetées et brise-lames ; le dragage et l'entretien du matériel, à draguer appartenant au gouvernement ; la construction et l'entretien des bassins de radoub ; l'entretien et l'administration des estacades ; la construction et l'entretien (en union avec les provinces intéressées) des ponts interprovinciaux et les ponts des Territoires du Nord-Ouest ; les relevés hydrographiques et les examens requis pour la préparation des plans et rapports.

QUAIS, JETÉES ET BRISE-LAMES.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, des travaux ont été exécutés aux endroits suivants :—

Nouvelle-Ecosse.

Arisaig	Antigonish,	comté de	Réparation de la jetée.
Bass River	Colchester,	do	Construction d'un quai.
Bayfield	Antigonish,	do	Réparation du quai.
do	do	do	do brise-lames.
Belliveau, anse de	Digby,	do	Reconstruction du brise-lames.
Big Pond	Cap-Breton,	do	Réparation du quai.
Boularderie Ross Ferry	Victoria,	do	Construction d'un quai.
Broad Cove	Inverness,	do	Reconstruction du quai.
Cow Bay	Cap-Breton,	do	Réparation du brise-lames.
D'Escousse	Richmond,	do	Construction d'un plan incliné, etc.
Digby	Digby,	do	Reconstruction de la jetée.
Eatonville	Cumberland,	do	Réparation du brise-lames.
Economy	Colchester,	do	do quai.
Georgeville	Antigonish,	do	Prolongement du quai.
Grand Etang	Inverness,	do	Formation d'un havre.
Hall's Harbour	King,	do	Reconstruction du brise-lames.
Harbourville	do	do	Réparation du brise-lames
Margaree	Inverness,	do	Ouvrages de protection sur la grève.
Monk's Head	Antigonish,	do	Ouverture d'un chenal.
Parrsboro'	Cumberland	do	Améliorations de la jetée.
Port Lorne	Annapolis	do	Réparation du brise-lames.
Port Maitland	Yarmouth,	do	do
Sea Side	Inverness	do	Construction d'un quai.
Chezzetcook-ouest	Halifax,	de	Reconstruction du brise-lames.

9—4½

Nouveau-Brunswick.

Anderson's Hollow	Albert, comté de	Réparation du brise-lames.
Cap Tourmentine	Westmoreland, comté de	do quai.
Dalhousie	Restigouche, do	do do
Gardner's Creek	St-Jean, do	Construction d'un quai.
Negro Point	do do	Réparation du brise-lames.
Rivière Saint-Jean		Amélioration de la navigation.
Shediac (Pte du Chêne)	Westmoreland, comté de	Réparation du quai de délestage.

Ile du Prince-Edouard.

Belfast	Queen, comté de	Réparation de la jetée.
Brae	Prince, do	do
Clifton	Queen, do	do
Kier's Shore	Prince, do	do
Lambert	King, do	do
McGee	Prince, do	do
Murray Harbour	King, do	do
New London	Queen, do	Reconstruction du brise-lames.
North Cardigan	King, do	Réparation de la jetée.
Pinette	Queen, do	do
Port Selkirk	do do	do
Rustico north	do do	Réparation de l'ancien quai et construction d'un nouveau quai.
Souris	King, comté de	Réparation du brise-lames.
Stephen's	do do	Réparation de la jetée.
Victoria-Crapaud	Queen, do	do
Wood Islands	do do	Construction sur pilotis.

Québec.

Baie St-Paul	Charlevoix, comté de	Construction d'un quai.
Berthier (*en bas*)	Montmagny, do	Réparation du quai.
Chateauguay	Chateauguay, do	Prolongement du quai.
Chicoutimi	Chicoutimi, do	Réparation du quai.
Etang du Nord	Gaspé, do	do brise-lames.
Grande Rivière	do do	Prolongement du quai.
Ile aux Coudres	Charlevoix, do	Réparation du quai.
Lacolle	St Jean, do	do
Débarcadères (en bas du Saint-Laurent)		Amélioration des débarcadères.
Laprairie	Laprairie, comté de	Construction d'ouvrages de protection.
Les Eboulements	Charlevoix, do	Réparation du quai.
Longueuil	Chambly, do	do de la jetée.
Malbaie	Charlevoix, do	do du quai.
Matane	Rimouski, do	do du brise-lames.
Petite Rivière St-François	do do	Enlèvement de cailloux.
Philipsburg	Missisquoi, do	Construction d'un quai.
Pointe-aux-Esquimaux	Chicoutimi, do	Prolongement du quai, etc.
Rivière du Lièvre	Wright, do	Réparation de l'écluse et du barrage.
Rivière du Loup (en bas)	Témiscouata, do	do du quai.
Rivière Noire	Charlevoix, do	Construction du brise-lames.
Rivière Saint-Maurice		Navigation facilitée.
Rivière Touladie	Témiscouata, comté de	do
Rivière Yamaska	Yamaska, do	Réparation de l'écluse et du barrage.
Ste-Anne de la Pérade	Champlain, do	Construction d'ouvrages de protection.
Ste-Anne du Saguenay	Chicoutimi, do	Réparation de la pile.
Ste-Cécile du Bic	Rimouski, do	do du quai.
St-Félicien	Chicoutimi, do	Construction d'un quai.
St-Irénée	Charlevoix, do	Prolongement du quai.
St-Jean, Ile d'Orléens	Montmorency, do	Réparation de la jetée.
St-Laurent, do	do do	do
Trois Pistoles	Témiscouata, do	Enlèvement de pierres.

Ontario.

Big Bay	Grey, comté de	Réparation de la jetée.
Burlington (chenal de)	Wentworth, comté de	do et amélioration.
Cobourg	Northumberland, comté de	do de la jetée.
Collingwood	Simcoe, comté de	do du brise-lames.
Kircardine	Bruce, do	do de la jetée nord.
Kingston	Frontenac, do	Enlèvement d'une batture.
Louis Head	Bruce, do	Réparation de la jetée.
Morpeth	Kent, do	do
Oakville	Halton, do	do
Owen Sound	Grey do	Amélioration du port.
Port Dover	Norfolk, do	do
Port Elgin	Bruce, do	Réparation du brise-lames.
Port Hope	Durham, do	do des jetées.
Toronto	York, do	Travaux exécutés dans le port.
Thessalon	Algoma, do	Construction d'un quai.

Manitoba.

Hnausa	Lac Winnipeg	Construction d'un quai.

Colombie-Britannique.

Colombie, rivière	Navigation facilitée.
Fraser, rivière	do
Kootenay, rivière	do
Okanagan, rivière	do
Skeena, rivière	Enlèvement de souches.
Victoria, port	do roc par le dragueur.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, comté d'Antigonish est situé sur la rive sud de la baie de Saint-Georges, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

Une jetée commencée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la confédération, fut transféré au gouvernement fédéral en 1870; c'était alors une vieille construction presque toute démolie. Elle fut complètement réparée en 1873, et de petites sommes y furent dépensées en 1880 et 1881 pour réparation des dommages causés par la glace, durant les hivers précédents.

Des réparations considérables à cette jetée étant devenues nécessaires, il fut passé en 1886 un contrat pour l'exécution de ces travaux de réparation et aussi pour la construction d'un brise-lames sur le côté ouest du port. Ces travaux furent compléter en 1888. La jetée alors avait une longueur de 440 pieds et consistait en une approche et un corps principal d'une longueur de 195 pieds avec une largeur variant de 40 à 44 pieds. Il n'y avait à l'eau basse qu'un pied de profondeur à l'extrémité extérieure, et sur tout l'espace, environnant la jetée, la profondeur d'eau n'excédait pas 3 pieds.

Le brise-lames a une longueur de 300 pieds et une largeur de 20 pieds à son sommet, avec une aile, à l'extrémité du large, longue de 40 pieds. A mer très basse la profondeur de l'eau est de 6 pieds.

De 1889 à 1891 la jetée fut prolongée de 100 pieds et la partie du côté du nord ou du large fut protégée par un amas de grosses pierres qui y furent déposées. On construisit ce prolongement de la jetée sur un fond qui fut dragué à une profondeur de 8 à 10 pieds à mer très basse. On creusa aussi un chenal ou bassin le long de la jetée sur une longueur de 130 pieds, une largeur de 70 pieds, et une profondeur variant de 10 pieds, à l'extrémité du large, à 3 pieds à l'extrémité intérieure.

En décembre, 1889 la jetée subit des dommages, et lors de la grande tempête de décembre 1890 d'autres dommages furent causés à la superstructure. Une partie du parement du large fut enlevée, les côtes ainsi que le dessus de l'approche furent sérieusement endommagés.

Des réparations considérables furent faites en 1891-92, comprenant la reconstruction de l'extrémité extérieure de la jetée sur une longueur de 50 pieds, le prolongement du talus en pierre, sur le côté du large.

En 1893-94 la somme de $1,830.25 fut dépensée pour renouveler le plancher à l'extrémité du brise-lames, sur le côté ouest du port, et pour compléter les réparations de la jetée proprement dite, commencées en 1891-92. Ces réparations comprirent le renouvellement du plancher, du couronnement, des pièces de parement supérieures, des solives et des traverses supérieures, sur la moitié de la largeur de la jetée et sur une longueur de 75 pieds ; aussi le remplissage de la jetée avec du lest sur une profondeur de 2 pieds. L'approche fut réparée sur une longueur de 140 pieds et l'on posa le long de sa face intérieure un empierrement long de 250 pieds. Environ 100 verges cubes de grosses pierres furent placées contre sa face extérieure au point de jonction entre l'ancienne jetée et le prolongement construit en 1889.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, la somme de $999.10 fut dépensée pour réparer et renforcir l'extrémité extérieure de la jetée.

Sur une longueur de plus de 68 pieds on renouvela les défenses de la façade et on y fit un talus en béton d'une hauteur de 5 pieds, avec une inclinaison de 2 à 1, à partir du fond. On plaça le long de la façade du large, à peu près 100 verges cubes de grosses pierres et 30 verges cubes de lest dans les ouvertures des parements. Les pièces de couronnement, sur une longueur de plus de 110 pieds furent boulonnées de nouveau aux pièces de parements et aux défenses.

Des sondages faits en 1895 démontrèrent que le canal ou bassin creusé le long de la jetée, s'était rempli sauf près de son extrémité extérieure. En septembre 1893, une barge chargée de minerai de fer coula à fond et empêcha pendant quelque temps l'accès du côté intérieur de la jetée, cette barge a été enlevée par le propriétaire.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

BASS RIVER—(RIVIÈRE DE L'ACHIGAN).

Bass River, comté de Colchester, est un florissant village agricole et manufacturier, d'environ 500 habitants, situé sur la rive nord de la baie Cobequid, bras est de la Baie de Fundy. Ce village se trouve à mi-chemin entre Truro et Parrsboro', soit à environ 28 milles de chacun de ces endroits.

En décembre 1894, un contrat fut passé avec M. John McMillan, de Port-Hood, C.-B., pour la construction d'un quai sur pilotis au prix de $2,840. Ce quai fut terminé au mois d'août 1895. Il a une longueur de 210 pieds et une largeur de 40 pieds avec une aile longue de 55 pieds et large de 40 pieds à son extrémité extérieure. Au bout extérieur de l'aile on a jugé nécessaire de construire une petite pile en caisson comprenant 8000 pieds cubes de bois, à cause de la dureté du fond qui empêchait les pilotis d'être enfoncés à une profondeur convenable. Cette construction a coûté $400.

BAYFIELD.

Bayfield, comté d'Antigonish, est situé sur la côte sud de la baie de Saint-George, à 8 milles à l'est du Port d'Antigonish, et à une distance de 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'Ile Pomquet et les récifs du large.

Pomquet Island (Ile Pomquet) a une longueur d'environ trois quarts de mille et est séparée de Pomquet Point, sur terre ferme, par un détroit de 1850 pieds de largeur dont le chenal a 4 pieds de profondeur à mer basse et une largeur de 400 pieds.

Quai.

En 1857, une compagnie à fonds social, commença la construction d'un quai sur le côté ouest du port, à un quart de mille au sud de Pomquet Point.

Ce quai fut transféré en 1873 au gouvernement provincial qui le termina. Quand il devint la propriété du gouvernement fédéral en 1887, c'était une construction en piles et ouvertures alternantes d'une longueur totale de 402 pieds et d'une hauteur de 9 pieds à mer toute basse. Durant l'exercice de 1887-88 les deux piles du large furent exhaussées, réparées et entourées d'un pilotis à joints clos, La pile centrale et celle du rivage furent rasées au niveau de l'eau basse et une construction continue fut élevée entre les piles du large et le rivage.

A la suite de la grande tempête du 1er de décembre 1890, le quai fut emporté et démoli sur une hauteur de six pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, à l'extrémité du large, jusqu'à une hauteur de 3 pieds au-dessus du même niveau à son extrémité intérieure sur une longueur de 112 pieds.

Durant l'exercice de 1892-93, un contrat fut passé pour la construction d'un nouveau quai. L'ouvrage fut achevé par contrat et un des dragueurs du gouvernement en 1893-94 fit du creusage pour en faciliter l'approche.

Le nouveau quai a une longueur de 442 pieds, se composant comme suit : 33 pieds de maçonnerie brute, 319 pieds de caissons espacés à parements ouverts et large de 25 pieds ; de 90 pieds de caissons à parements clos en deux blocs, dont l'un de 60 pieds et l'autre de 30 pieds, placés à angle droit. Les pièces de fondation dans les caissons à parements ouverts et à joints clos sont en pin jaune créosoté de la Caroline du Nord, et celles de la superstructure sont en bois indigène. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large du quai, est de 11 pieds à mer basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Les piles, depuis leur achèvement, ont tassé considérablement, surtout du côté nord.

Au mois de mai et juin 1896, une somme de $348.37 fut employée à niveler la pile et les arches sur une longueur de 127 pieds et à faire des menues réparations au tablier entre les deux piles à joints clos du large.

Brise-lames.

Un brise-lames d'une longueur de 400 pieds fut construit en 1889, et prolongé de 310 pieds en 1888. Cette construction consistait en un caisson d'une largeur moyenne de 18 pieds couvert de pierre avec un talus, du côté du large, en proportion de 3 à 1 et de 1½ à 1 à l'intérieur. Ce brise-lames resta en bon ordre jusqu'à l'époque de la tempête du 1er décembre 1890, alors que la pierre, qui le recouvrait, fut enlevée presque jusqu'au niveau de l'eau, sur une longueur de 160 pieds du coté intérieur.

Durant le cours des exercices 1892-93 et 1893-94 le brise-lames fut réparé et prolongé. Les travaux consistèrent en un prolongement de 70 pieds de longueur, avec une aile de 40 pieds à l'extrémité extérieure, et en la reconstruction du sommet et du tablier du brise-lames sur une longueur de 475 pieds.

Dans le cours de l'exercice 1895-96 la somme de $1,021.18 fut dépensée pour achever la reconstruction du sommet et du tablier du brise-lames et aussi pour réparer et renforcer l'extrémité extérieure. Le sommet fut reconstruit sur une longueur de plus de 170 pieds (50 à 220 pieds de son extrémité intérieure) à l'extrémité du large, où à la tête du brise-lames, le talus fut reconstruit en certains endroits, à peu près la moitié du sommet en pierre fut renouvelé et on plaça du béton à partir de 1 pied plus haut que le niveau des hautes marées, sur une longueur de 200 pieds.

BELLIVEAU, ANSE DE.

L'anse de Belliveau, comté de Digby, se trouve sur la baie Sainte-Marie, à environ quatre milles au sud-ouest de Weymouth. La population est de 200 à 300 habitants, et son port est un des plus importants de la côte est du comté de Digby, comme poste de pêche et de commerce.

Le port, qui devient à sec à mer basse, est formé par deux jetées ou brise-lames. La jetée du nord, actuellement longue de 500 pieds fut construite en 1825, celle du côté du sud, longue de 350 pieds, fut construite en 1853, les deux, aux frais du gouvernement provincial et des municipalités. Ces deux constructions consistent en un caisson ordinaire en pièces de bois rond, rempli de pierre, et formant une enceinte de trois acres en

superficie. La profondeur de l'eau à cet endroit est en général de 12 pieds durant les grandes mers ordinaires.

Dans le cours de l'année, une somme de $500 fut dépensée à démolir et reconstruire une partie du brise-lames du nord, près du rivage, à son côté sud, qui était considérablement avarié. La nouvelle construction a une longueur de 150 pieds, sur une hauteur moyenne de 12 pieds, et une largeur de 10 à 14 pieds. Elle est faite d'une manière très solide, et est parfaitement lestée et boulonnée. La partie non réparée exigera les mêmes travaux dans le cours des deux ou trois années prochaines.

BIG POND.

Big Pond, comté du Cap-Breton, est situé sur le côté sud de East Bay, un bras du lac du Grand Bras d'Or, à 13 milles de la tête de la baie.

Le quai commencé dans le cours de l'exercice 1887-88 fut complété l'année suivante. Sa longueur est de 269 pieds et sa largeur est de 20 pieds. Il consiste en une approche de fascines et de pierre avec un caisson de 12 pieds et en 5 piles avec des ouvertures de 17 pieds 6 pouces chacune. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large du quai est de 8 pieds, à eau basse, et de 9 pieds 3 pouces lorsque les eaux du lac sont hautes.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, une somme de $150 fut dépensée pour réparer l'approche et les piles extérieures, On plaça 115 verges cubes de pierre dans la pile extérieure et dans les ouvertures du côté ouest des autres piles. Le lest actuellement dans chaque pile est à trois pieds plus bas que le sommet du tablier.

BOULARDERIE (ROSS' FERRY).

Le débarcadère de Ross Ferry, comté de Victoria, est sur le côté nord de l'île Boularderie, à 13 milles à l'ouest de l'entrée principale du lac du Grand Bras d'Or.

Le quai public construit durant l'exercice 1884-85, à un mille et quart à l'est du débarcadère de Ross Ferry, ne pouvant plus être réparé, un contrat fut passé, au mois d'août 1895, pour la construction d'un nouveau quai, à mi-chemin entre l'ancien quai et le débarcadère de la traverse.

Les travaux a être exécutés par contrat sont les suivants : un chemin d'une longueur de 106 pieds ; faire une approche longue de 33 pieds et large de 20 pieds, composée de fascines, d'un terrassement et d'une culée en pierre ; faire une construction, sur pilotis créosotés, longue de 61 pieds et large de 20 pieds ; enfin construire à la tête du quai un caisson de 20 par 50 pieds avec une fondation en pièces de bois créosoté.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 le chemin et l'approche ont été achevés. Les dépenses y compris les frais d'inspection, se sont élevées à $412.67. Presque tout le bois indigène nécessaire a été livré.

BROAD-COVE (ANSE-LARGE).

Le marais de Broad-Cove, comté d'Inverness, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au nord du port de Margaree.

Le quai, en cet endroit, a été terminé en 1888. Il avait une longueur de 400 pieds sur une largeur de 26 au sommet, et il a été construit en piles séparées jusqu'à un peu au-dessus de l'eau basse, avec une construction au sommet sans solution de continuité. La pile du large et la pile voisine avaient une largeur respective de 56 et 68 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à mer très basse, était de 12 pieds 10 pouces.

En 1890, de menues réparations ont été faites au tablier et aux pièces de garde du sommet, près de l'extrémité du large, et plusieurs compartiments du large, du côté est, ont été remplis de nouveau.

Au mois de décembre 1890, la construction a été considérablement avariée. La partie à eau basse susmentionnée a été détruite sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité du large, le sommet a été démoli sur une autre distance de 60 pieds. La pile du large a baissé de 4 à 5 pieds au-dessous de l'eau basse, et la seconde pile à l'eau basse sur au delà de 44 pieds de sa longueur. Le lest des compartiments du côté est s'est vidé jusqu'à 160 pieds de l'extrémité inférieure, et durant les années 1891-94 le quai fut reconstruit, rempli de l'est et renforcé par des défenses à joints clos.

Pendant que l'on faisait des réparations, à l'automne de 1893 et en janvier 1894, le quai fut avarié considérablement par la tempête et le lest s'est vidé à travers les compartiments du côté nord, et comme conséquence le quai fut démoli jusqu'au niveau de l'eau basse, à 207 pieds de l'extrémité intérieure.

Durant le cours de l'exercice 1894-95 le quai fut partiellement reconstruit du côté de terre jusqu'à une distance de 207 pieds de son extrémité intérieure. Durant l'exercice 1895-96 une somme de $500 fut dépensée pour achever cette reconstruction. Les travaux exécutés sont comme suit : placer au côté sud deux rangées de pièces du parements sur une longueur de 39 pieds du côté sud, de 25 pieds à l'extrémité extérieur et de 52 pieds au côté nord ; poser des longrines et un tablier sur une longueur de 52 pieds depuis l'extrémité extérieure ; mettre en place 25 verges cubes de lest ; poser au côté sud, des défenses à joints rapprochés sur une longueur de 39 pieds, du côté sud de 25 pieds à l'extrémité extérieure et de 95 pieds au côté nord ; enfin placer quelques grosses pierres le long de la façade du nord et du côté du large.

Le quai reconstruit est en bon état ; mais sa façade intérieure est obstruée par du lest qui y a glissé de sorte que les bateaux ne peuvent y aborder qu'à mer haute.

COW BAY (BAIE DES VACHES).

Cow Bay, dans le comté de Cap-Breton se trouve situé sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au nord-est du port Sydney. Grâce aux houillères considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie a 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit il y a 20 ou 25 ans, sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Gowrie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. La construction a 1,386 pieds de longueur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowrie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873, tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août.

Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par MM. Archibald et Cie.

En 1874, le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que MM. Archibald et Cie avaient dans le brise-lames, et un contrat passé en mai 1875, pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877.

A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcée au moyen de contreforts et de pilotis jointifs.

Le brise-lames, avant la tempête des 3 et 8 février 1895, se composait d'une construction intérieure s'étendant depuis en deça de 220 pieds de l'extrémité de terre jusqu'à l'extrémité du large, et de contreforts avec pièces de raccordement du côté de la mer, depuis en deça de 580 pieds de l'extrémité de terre jusqu'en deça de 56 pieds de l'extrémité du large. La construction du large et la construction intérieur étaient à environ 22 pieds de distance ; elles étaient reliées par des murs transversaux et les espaces étaient remplis de terre et de pierre.

Pendant les tempêtes dont il vient d'être parlé, une rupture se produisit dans le brise-lames près de l'extrémité du large ; 140 pieds de la construction du large (y compris 70 pieds récemment reconstruits) furent détruits, et l'ouvrage inférieur enfonça au-dessous du niveau des eaux basses ; environ 25 pieds de la construction du large furent détruits ; le lest fut balayé en plusieurs endroits, et quelques-uns des pilotis furent emportés par les vagues.

Durant l'exercice 1895-96 la somme de $3,999.87 fut dépensée pour réparations urgentes telles que reconstruction, pilotis à joints clos, poser du lest dans certaines parties de la place extérieure ; placer du béton contre les pièces de parements, mettre du lest dans les deux contreforts extérieurs et y renouveler le tablier ; faire de menues réparations au contrefort intérieur, renouveler le tablier des trois murs entre les faces intérieures

et extérieures ; enlever les pièces de bois brisées aux extrémités de la façade intérieure et extérieure.

Le brise-lames étant placé dans un endroit exposé aux tempêtes, sur l'extrémité extérieure ayant une fondation peu solide, appuyée sur les restes de la construction originaire, et de plus étant affaibli par les ravages du vers taret, on peut s'attendre à ce qu'il soit exposé à subir des avaris durant les tempêtes du vent d'est.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, est une région très populeuse de l'Ile Madame, du côté sud du passage de Lennox, détroit qui sépare l'île de la terre ferme et qui relie la baie Saint-Pierre au détroit de Canso.

Dans le cours de l'exercice 1893-94 un contrat a été passé pour la construction d'un quai à Poulement, à une distance d'à peu près un demi-mille à l'ouest du village de D'Escousse, et ce qui a été achevé l'année suivante. L'ouvrage comprend une approche longue de 315 pieds, un terrassement en pierre, long de 107 pieds et un prolongement en pilotis créosotés long de 120 pieds. Par du dragage en 1895 on a obtenu une profondeur d'eau de 10 pieds, à mer toute basse. Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 4 pieds.

Durant l'exercice 1895-96 la somme de $236.54 fut dépensée pour la construction d'un plan incliné, du côté ouest du prolongement sur pilotis, et pour l'élargissement de l'approche à son point de jonction avec le grand chemin et le terrassement en pierre.

DIGBY.

La ville de Digby, comté de Digby, a une population de 1,500 habitants et est située à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer Dominion Atlantic, à 250 milles d'Halifax, à 20 milles d'Annapolis, et 67 milles de Yarmouth. Un bateau à vapeur part chaque jour de Digby pour Saint-Jean, N.-B., et se raccordant ainsi avec le service du chemin de fer.

La jetée, qui fut en premier lieu construite par le gouvernement provincial, quelques années avant la confédération, est une construction solide consistant partie en caisson, partie en pilotis, longue de 870 pieds et large de 40 pieds. Son extrémité extérieure a 40 pieds de hauteur. La profondeur de l'eau à cet endroit est d'environ 33 pieds dans les grandes mers ordinaires. Les grandes mers montent de 24 pieds, les petites montent de 18 pieds.

Dans le cours de l'année une somme de $4,341.99 fut dépensée à remplir un renfoncement du côté nord de la jetée par une construction solide sur chevalets à joints clos, sur une longueur de 210 pieds et une largeur de 17 pieds. On renonvela aussi et éleva de 1½ à 3 pieds le tablier de l'extrémité extérieure de la jetée sur une longueur de 225 pieds. Le but en remplissant ce renfoncement était de permettre au bateau d'accoster le long de la façade nord de la jetée à marée haute et de donner plus d'espace pour débarquer le fret. Cet ouvrage est une amélioration importante et de grande valeur à la jetée qui est dans un excellent état.

EATONVILLE.

Eatonville, autrefois appelé les "Trois Sœurs," comté de Cumberland, est situé sur le côté sud-est du canal de Chignecto, à environ 10 milles au nord du cap de Chignecto, et 35 milles au sud-ouest de Joggins.

Dans le cours de l'exercice 1887-88, le gouvernement dépensa la somme de $2,000 pour la construction d'un brise-lames long de 123 pieds, large de 20 pieds et d'une hauteur moyenne de 15 pieds pour protéger le port et pour servir au chargement du bois à bord des vaisseaux.

Durant l'exercice 1888-89 on employa une partie du montant voté, $3,000 pour faire un prolongement de 80 pieds. L'ouvrage était à moitié achevé quand une forte tempête y fit de sérieux dommages. La grève de gravier fut creusée par cette tempête et la façade et l'extrémité intérieure du quai furent minées. Les travaux furent immé-

diatement suspendus, et la balance du crédit fut employée à la construction d'ouvrages de protection sur la grève et a garantir la partie déjà construite durant la saison d'hiver.

Durant le cours de l'exercice 1889-90, le prolongement du brise-lames commencé l'année précédente fut achevé d'une manière satisfaisante. On y dépensa $2,000. C'est une construction en caisson de bois rond, lesté, garni de défenses, avec lambrissage à joints clos, à l'extérieur fait d'espars aplatis de 6 pouces.

En 1892 on fit, vers le rivage cette fois, un nouveau prolongement long de 205 pieds pour relier l'extrémité intérieure du brise-lames à l'extrémité extérieure du quai de MM. Eaton. Cette nouvelle construction a une largeur de 20 pieds et une hauteur de 10 à 19 pieds. Sa façade extérieure est en pilotis à joints clos dans toute sa longueur, les pieux sont gros et enfoncés jusqu'au roc. Elle a coûté $2,700.

Au commencement du printemps de 1895, par suite d'une crue extraordinaire la construction s'enfonça de deux à trois pieds. Dans le cours de l'année on dépensa $250.61 pour relever et niveler le tablier du brise-lames.

ECONOMY.

Economy, comté de Colchester, est situé sur le côté nord du Bassin des Mines, 17 milles à l'ouest du Grand Village et 21 milles à l'est de Parrsboro'.

Durant le cours de l'exercice 1887-88, le gouvernement y construisit un quai long de 208 pieds d'une largeur de 25 pieds, qui coûta $2,500.

Durant l'été de 1890, on construisit un prolongement de 100 pieds de longueur et d'une largeur de 25 pieds avec une L longue de 25 pieds à son extrémité extérieure. Le tout coûta $2,500. Durant l'été 1891, un second prolongement fut construit sur une longueur de 100 pieds, et de la même largeur que la construction antérieure. On dépensa $2,200. Dans le cours de l'automne de 1891, on construisit un troisième prolongement long de 55 pieds qui coûta $1,000.

La construction entière est composée d'un caisson en bois rond solidement rempli de lest et garni d'une double défense.

La hauteur moyenne du quai est d'environ 18 pieds et à son extrémité extérieure la profondeur est d'environ 16 pieds à marée haute ordinaire.

Les grandes mers montent de 46 pieds, les basses marées montent de 39 pieds.

Durant le cours de l'exercice financier on dépensa $159.45 pour renouveler les madriers du tablier de la partie riveraine sur une longueur de 190 pieds et pour poser quelques nouvelles défenses à la pile extérieure.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté d'Antigonish, sur le détroit de Northumberland, est situé à 6½ milles au sud-ouest du Cap Georges et à une distance de huit milles, par terre d'Arisaig sur le détroit de Northumberland et de l'Anse de McNair (McNair's Cove) sur la baie Saint-Georges.

Le quai à cet endroit fut commencé durant le cours de l'exercice 1890-91 et achevé l'année suivante. Sa longueur est 207 pieds, sa largeur de 20 pieds, au sommet avec un L de 20 × 20 pieds. L'approche longue de 87 pieds est en pierre et le reste de la construction est en bois carré. Le quai est complètement rempli de lest et protégé par un lambris et des défenses.

La profondeur de l'eau, à son extrémité extérieure, est de 5 pieds à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, on dépensa $1,955.87 pour l'acquisition des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement projeté d'une longueur de 44 pieds afin de rendre le quai jusqu'à une profondeur d'eau de 6 pieds 6 pouces à mer toute basse. L'estimatiou complète du prolongement est de $1,200.00.

GRAND ÉTANG.

Grand Etang, comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, environ à mi-chemin entre les ports de Margaree et de Chéticamp. En décembre 1893, un contrat fut passé pour l'exécution de travaux destinés à améliorer l'entrée de cet étang, et partant, a en faciliter l'accès aux bâteaux de pêche et aux navires de petit tonnage.

L'ouvrage fût achevé par contrat dans le cours de l'exercice 1894-95, à l'exception du creusage à mer basse entre les jetées et de l'enlèvement du pont et de la culée.

Ces travaux comprennent deux jetées placées à une distance de 87 pieds, l'une de l'autre, sauf à l'entrée où il n'y a que 44 pieds. Chacune des jetées consiste en une construction en fascines et en pierre longue de 135 pieds avec un talus en fascines et pierre en proportion de 3 à 1, long de 130 pieds ; en un caisson à parements couverts, long de 100 ; et en un caisson à parements à joints clos de 30 par 50 pieds dont la fondation est en pièces créosotées. Sur une longueur d'environ 200 pieds, la construction en fascines et en pierre, de chaque côté repose sur un lit creusé à une profondeur de 1 pied, à mer toute basse ; le reste de la construction est sur un fond naturel. La profondeur de l'eau, à l'entrée, est de 4 pieds 6 pouces, à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Durant les mois de mai et juin 1896, une somme de $4,299.55 y fut dépensée ; de ce montant $3,690.20 furent employés pour la construction d'un pont sur pilotis et les approches, et $599.35 furent dépensés pour l'enlèvement de la superstructure et de la culée du vieux pont ; aussi pour la construction d'un pont temporaire et le creusage du nouveau chenal, entre les jetées, sur une largeur de 50 pieds et 1 pied de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une distance de 200 pieds en deçà du vieux pont, et au niveau de l'eau basse au vieux pont.

Le nouveau pont traverse l'étang à 550 pieds plus haut que l'ancienne traverse. Il a une longueur de 563 pieds, y compris les approches en fascines et en pierre, de l'est et de l'ouest, avec les culées en caisson d'une longueur respective de 74 et 51 pieds et la construction sur pilotis longue de 438 pieds. On y a placé des garde-fous en fer sur chaque côté, une ouverture pour les bateaux et un pont-levis temporaire.

Le niveau actuel (en été) de l'étang est d'environ 1 pied au-dessus du niveau adopté de l'eau basse ou 3 pieds au-dessus du niveau actuel de l'eau basse en dehors. Le maximum de la profondeur de l'au près du pont est de 8 pieds au-dessus du niveau adopté de l'eau basse, et de 18 pieds en y comprenant la boue ou vase.

HALL'S-HARBOUR.

Hall's-Harbour, comté de King, est situé sur le côté sud de la baie de Fundy, environ à 65 milles nord-est de Digby Gut, 12 milles sud-ouest de la baie de Scott, et 12 milles nord-ouest de Kentville, chef-lieu du comté de King. C'est une des gares principales du chemin de fer Dominion Atlantic.

Le village a une population d'une vingtaine de familles, et il y a quelques années on y faisait un commerce maritime considérable qui aujourd'hui a cessé d'exister.

Dans l'année 1839, pour permettre aux bateaux d'accoster le long du chemin public, les habitants, aidés par le gouvernement provincial, construisirent des ouvrages de protection en bois sur les deux côtés du port, espèce de bassin d'un arpent de superficie resserré dans les terres, et à sec à mer basse.

Vers l'année 1844 on prolongea du côté de la mer, sur la rive ouest, cet ouvrage de protection en bois afin d'empêcher l'accumulation du gravier à l'embouchure du bassin et de servir en même temps de brise-lames. Dix ans plus tard on fit un prolongement de 100 pieds. En novembre 1884 la pile extérieure fut balayée par une tempête violente et l'extrémité extérieure se trouva isolée.

Dans le cours de l'année le côté est du brise-lames, qui était en partie démoli et qui menaçait de s'écrouler dans le bassin, fut reconstruit et haussé de deux à cinq rangées de pieces en bois rond. Le tablier de toute l'extrémité extérieure du brise-lames sur une longueur de 102 pieds, fut renouvelé avec des espars aplatis de 6 pouces et on posa aussi de nouvelles longrines. Vingt-six nouvelles défenses furent fixées sur la façade, et on construisit un garde-lames long de 30 pieds, sur une longueur et une hauteur de 5 pieds, fut construit sur le côté ouest de l'extrémité riveraine qui fut recouvert de gravier et nivelée de façon à donner accès aux voitures.

Ces travaux ont coûté $450.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, est situé sur la côte méridionale de la baie de Fundy, à 53 milles au nord-est de Digby Gut. La population de cet endroit est d'environ 200 habitants, dont la pêche est le principal moyen de subsistance.

Le port, qui n'a qu'une longueur de 400 pieds sur une largeur de 200 et qui devient à sec à mer basse, est formé par l'embouchure du ruisseau de Givan et peut donner, à mer haute, un abri sûr contre tous les vents aux bateaux qui ont un tirant d'eau de pas plus de 14 pieds.

On a construit sur chaque côté de l'entrée du port deux brise-lames ou jetées à parements ouverts. Le gouvernement provincial avait fait exécuter ces travaux, il y a plusieurs années, alors que le commerce maritime était florissant. Ce commerce a diminué beaucoup depuis la construction du chemin de fer Dominion Atlantic.

Le brise-lames du côté ouest fut prolongé en 1876, par le gouvernement, qui y dépensa $2,000. Depuis plusieurs petits montants, au total de $3,400, y furent dépensés en réparations ou nouvelles constructions à l'un ou à l'autre de ces brise-lames.

Dans le cours de l'année $50 furent dépensées à solider et renouveler la couverture d'une partie de la protection, sur le côté ouest du brise-lames. On y remplaça aussi quelques madriers qui étaient brisés et dangereux pour les voitures.

MARGAREE.

Le port de Margaree, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margaree, sur le golfe Saint-Laurent, environ à 30 milles au nord-est de Port-Hood.

Son entrée s'effectue par un chenal obstrué par une barre de sable mouvant sur laquelle il n'y a, parfois, que 5 pieds d'eau à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Le côté ouest de l'entrée du port est protégé par une jetée construite par le gouvernement provincial et prolongée et réparée par le département.

A la suite d'une haute marée extraordinaire, le 29 décembre 1894, le bac de sable, sur le côté est de l'entrée fut coupé en deux endroits. La plus grande ouverture, près de l'extrémité ouest du banc, avait une largeur de 200 pieds au plus haut niveau de l'eau, et une profondeur moyenne de six pieds et demi à mer toute basse, Le fond de cette brèche avait 80 pieds de largeur. La plus petite ouverture avait 60 pieds de largeur à mer haute et 5 pieds de profondeur à mer toute basse. Le fond était large de 24 pieds.

En avril et mai 1895, la plus grande ouverture fut fermée au moyen d'une construction en fascines et en pierre, large de 24 pieds au sommet et dépassant de 3 pieds le niveau de l'eau très haute. Une construction large de 10 pieds, érigée par les pêcheurs, à travers la petite ouverture fut élargie jusqu'à 20 pieds et haussée de 2½ pieds au dessus du niveau de l'eau très haute.

Durant le cours de l'exercice 1895-96, une somme de $2,196.57 fut dépensée pour hausser et prolonger les ouvrages de protection de la grève. L'extrémité ouest de la barre de sable sur, une longueur de trois cents pieds, la construction fut haussée de 7 pieds au-dessus du niveau des hautes marées. La largeur de la nouvelle construction était de 20 pieds au sommet et sa hauteur moyenne de 3 pieds 6 pouces. Sur une longueur de cent soixante-quinze pieds ; on haussa ces travaux jusqu'à 8 pieds au-dessus du niveau de l'eau très haute, avec une largeur de 16 pieds au sommet, ce qui faisait une hauteur moyenne de 1 pied 6 pouces. Sur une longueur de treize cent cinquante-trois pieds on haussa cet ouvrage de protection jusqu'à 7 pieds au-dessus du niveau des hautes-marées, avec une largeur de 16 pieds au sommet, ce qui faisait une hauteur moyenne de 2 pieds 10 pouces.

La grève a maintenant une hauteur de 7 pieds et plus au-dessus du niveau des hautes marées, à l'exception de 23 pieds, à son extrémité est qui est plus basse de 2 pieds.

MONK'S-HEAD.

Monk's-Head, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie de Saint-Georges, entre les ports d'Antigonish et de Pomquet.

Une vaste nappe d'eau à l'ouest de Munk's-Head, connue dans la localité sous le nom de "Lac Dunn", est séparée de la baie de Saint-Georges par une grève, et du port d'Antigonish par une langue de terre basse de 692 pieds de largeur au niveau de l'eau basse.

Dans le cours de l'exercice de 1894-95, on ouvrit un chenal pour les bateaux entre le lac Dunn et le port d'Antigonish. On pratiqua une tranchée, avec talus latéraux, jusqu'à une profondeur d'un pied et demi au-dessous du niveau de l'eau basse. On construisit un pont et on acquit le droit de passage.

Durant l'exercice 1895-95 la somme de $204.72 fut dépensée pour achever ces travaux. Le chenal alors avait 6 pieds de largeur au fond, au niveau de l'eau basse, et des talus latéraux avec une inclinaison de 1½ à 1.

Depuis l'achèvement du chenal, le courant a fait des brèches à certaines parties des talus et a affouillé les culées du pont qui se sont considérablement enfoncées.

JETÉE DE PARRSBORO'.

La jetée de Parrsboro', comté de Cumberland, est située sur le côté nord du bassin de Minas, à environ un mille au sud-ouest du phare qui se trouve à l'entrée du port de Parrsboro'.

Cette jetée est à deux milles du village de Parrsboro'; elle sert de débarcadère pour les bateaux à vapeur sur la route de Saint-Jean, N.-B., et du bassin de Minas, qui font un service régulier à Parrsboro'.

Elle a 431 pieds de longueur, une largeur de 27 à 29 pieds, et une hauteur de 32 pieds à son extrémité extérieure, et elle fut construite en 1864-65 par le gouvernement provincial. Plus tard le ministère des travaux publics du Canada y a fait des réparations considérables et fréquentes.

Dans le cours de l'année on dépensa $1,447.28 pour pratiquer une ouverture de 12 pieds de largeur sur une profondeur de 10 pieds, à travers la jetée près du rivage, afin de donner passage au gravier et de diminuer la grande pression contre son côté ouest. A même ce montant on renouvela le tablier de la jetée, à son extrémité riveraine sur une longueur de 80 pieds ainsi que celui du plan incliné. On renouvela aussi quelques défenses sur l'extrémité du large.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-William ou Anse de Marshall, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 32 milles an nord-est de Digby Gut et à 6 milles nord-ouest de la station Paradis, sur le chemin de fer Dominion Atlantic. L'établissement comprend une pupulation de 300 habitants dont la pêche et la culture sont la principale industrie ; quelques-uns s'occupent aussi du commerce de bois.

En 1835, les habitants, aidés par le gouvernement provincial, construisirent un brise-lames et depuis cette année jusqu'en 1867, environ $16,000.00 furent dépensées sur cette construction en réparations et en renouvellements.

De 1872 à 1884 le ministère des travaux publics fit à ce brise-lames un prolongement de 167 pieds et depuis cette date des réparations considérables y ont été faites. Le brise-lames se compose d'un caisson en bois rond rempli de lest, d'une largeur de 25 pieds par 36 pieds à son sommet, et d'une hauteur de 25 pieds à son extrémité extérieure. Les grandes mers montent de 32 pieds et les basses marées de 28 pieds.

Durant le cours de l'année des liernes en forme de genous ont été fixées à la partie en "échelon" et quelques madriers qui avaient été balayés par la tempête ont été renouvelés, ce qui a coûté $20.00.

PORT-MAITLAND.

Port-Maitland, comté de Yarmouth, connu sous le nom de Anse Verte *(Green Cove)* est un village important au point de vue de la pêche et de la culture. Il est situé sur le côté sud-est de la baie de Fundy, à 12 milles au nord de la ville de Yarmouth. Le village lui-même a une population d'environ 400 habitants, mais il y en a beaucoup plus dans les établissements environnants qui y viennent faire le commerce maritime et le

commerce de la pêche. Après la ville de Yarmouth, ce port est l'établissement le plus important et le seul important du comté. C'est le centre de l'industrie de la pêche qui est très florissante.

Les travaux, qui y furent commencés, vers l'année 1859, par le gouvernement provincial, consistent en deux brise-lames en caisson, dont l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Le premier a une longueur de 400 pieds, le deuxième a une longueur de 500 pieds. Entre ces deux brise-lames se trouve situé un port très commode à marée haute, d'une étendue d'environ 2¼ acres.

Les grandes mers montent de 18 pieds, et le port, à mer basse, est à sec jusqu'à l'extrémité extérieure du brise-lames.

Dans le cours de l'année, la somme de $271.71 fut dépensée pour l'achat des matériaux nécessaires à la réparation d'une brèche sérieuse faite à l'extrémité riveraine du brise-lames ouest. Les travaux exécutés consistent dans la reconstruction d'une partie du brise-lames sur une longueur de 90 pieds, une largeur de 15 pieds et une hauteur de 10 à 12 pieds. La main-d'œuvre fut fournie gratis par les habitants.

SEA-SIDE.

Sea-Side est situé sur le côté est de la baie de Saint-Georges, près de l'entrée sud du port de Port-Hood, à environ 2 milles à l'ouest de Port-Hood, chef-lieu du comté d'Inverness.

Au mois de mars 1896, un contrat fut passé pour la construction d'un quai long de 300 pieds et large de 20 pieds au sommet. Il devait consister en un caisson à parements ouverts, complètement rempli de lest, et garni de défenses à joints clos à son extrémité extérieure. La fondation devait être en pin jaune de la Caroline du Nord, préparé à la créosote. Il devait y avoir une profondeur de 7 pieds au bout du quai à mer toute basse. Les grandes mers montent de 4 pieds.

La construction de ce quai fut commencée au mois de mai et les travaux étaient avancés à la fin de l'exercice financier. Les dépenses, y compris les frais d'inspection, se montaient à $2,847.50.

(WEST) CHEZZETCOOK-OUEST.

L'anse de Chezzetcook, comté d'Halifax, est à environ 15 milles à l'est du port d'Halifax. Elle a environ un demi-mille de largeur à son embouchure et s'étend à 5 milles dans les terres ; elle reçoit, à sa tête, les eaux du lac Chezzetcook et d'autres lacs. Il y a, dans l'anse, plusieurs îles qui, à cause de leur position relative, partage l'anse en deux chenaux, appelés respectivement la Chezzetcook de l'est et la Chezzetcook de l'ouest.

Dans le but de créer un travail d'affouillement dans le chenal de l'ouest, pour ainsi le creuser, on a construit en 1892, à l'extrémité sud de l'île de Conrod, un brise-lames ou môle long de 900 pieds avec une L à l'extrémité du large, longue de 200 pieds. L'ouvrage a été fait par contrat pour une somme totale de $11,160.97.

Dans le cours de l'exercice financier le sommet du brise-lames, qui avait été avarié par des tempêtes violentes au printemps de 1895, fut renouvelé sur une hauteur variant de 2 à 4 pieds et sur une longueur de 363 pieds. Ce qui couta $500.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S-HOLLOW.

A Anderson's-Hollow, dans une anse de la baie de Salisbury, sur la côte d'Albert, un quai servant aussi de brise-lames, long de 550 pieds, large de 25 au sommet et d'une hauteur originaire de 27 pieds au bout du large, fut commencé en 1879 et achevé cinq ans plus tard.

Cette construction fut avariée par une tempête, le 21 novembre 1895. Le phare et une partie du brise-lames furent balayés tandis que la tête et le sommet furent démolis. Dans le cours de l'année une somme de $33.67 fut dépensée à boulonner les pièces de bois, qui s'étaient détachées du quai et à le garantir autant que possible contre d'autres dommages.

CAP-TOURMENTINE.

Les ouvrages du Cap-Tourmentine, comté de Westmoreland, construits entre 1886 et 1892, pour faciliter le trafic interprovincial, forment un port artificiel à l'extrémité d'une péninsule qui est le point le plus rapproché, en Canada, de l'Ile du Prince-Edouard.

Ces ouvrages comprennent une jetée en droite ligne de 2,500 pieds de longueur avec un coude et un éperon longs de 400 pieds chacun, embrassant un bassin d'environ 4 acres d'étendue dont la profondeur extrême à mer basse est de 15 pieds, ou de 22 pieds 8 pouces à mer haute. A partir de terre, sur une distance de 1,300 pieds. la jetée se compose d'une levée en pierre large de 20 pieds au sommet, dont l'inclinaison est de 2 à 1 ; les autres 1,200 pieds sont en charpente à encaissement à joints plats, large de 30 pieds. Le coude et l'éperon sont aussi en charpente à encaissement, mais la largeur de la base jusqu'à la ligne de l'eau basse est de 40 pieds en diminuant à 30 pieds au couronnement de la construction, présentant une inclinaison bordée en bois franc au nord et à l'est.

Un embranchement de chemin de fer, de 30 milles de long, relie la jetée au chemin de fer Intercolonial, à Sackville.

Comme les rails du chemin de fer étaient exposés à être détachés de la levée en pierre par les vagues, ils ont été exhaussés de 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes sur la levée. Un entrepôt a été en même temps bâti et d'autres facilités fournies pour le trafic. La façade inclinée de la jetée, qui avait été avariée par les tarets, a aussi subi des réparations.

L'année suivante on a remplacé au-dessous des planches de la façade inclinée 321 pieds linéaires de madriers rongés par les vers et on a posé 90 pieds linéaires de planchéiage neuf.

En 1895-96 des réparations semblables furent faites et 414 pieds linéaires de longrines rongées par les vers furent renouvelés ; 117 pieds linéaires de la façade inclinée furent remplacés, ce qui coûta $429.29.

Le port est fréquenté par les navires qui font le commerce de bois de construction avec le Royaume-Uni. L'avantage qu'il offre, c'est que le bois peut être expédié à l'étranger sans qu'il soit nécessaire de le mettre en radeaux, de sorte que sa valeur ne se trouve nullement dépréciée. C'est ce qui explique pourquoi il a remplacé le port de la Baie-Verte, qui était auparavant un centre de commerce de bois de construction.

A cause des ravages causés par le ver taret tous travaux qui seront exécutés à l'avenir dans le détroit de Northumberland devront être faits en bois préparé à la créosote, en pierre ou en béton. Le Cap-Tourmentine étant dans des conditions semblables relativement au taret on devrait dès à présent protéger avec de la pierre la façade extérieure des constructions. Pour le quai où viennent accoster les navires, pendant l'hiver, il est mieux d'employer du béton.

DALHOUSIE.

Le port de Dalhousie, chef-lieu du comté de Ristigouche, est situé à la tête de la baie des Chaleurs en aval de l'embouchure de le rivière Ristigouche. C'est un port sûr, d'une profondeur de 6 à 7 brasses, offrant un bon mouillage et est considéré comme le meilleur du Nouveau-Brunswick pour la saison de la navigation. Pour l'usage des navires qui transportent le bois de construction le ministère, en 1887, fit construire au bout de la jetée du chemin de fer Intercolonial, un quai de délestage long de 300 pieds et large de 20. Ce quai est placé presque parallèlement au rivage, dans une profondeur de 15 pieds d'eau à mer basse. Dans certains endroits cette profondeur n'est que de 7 pieds, à cause des battures. L'action de la glace paraît être plus grande sur la rivière Ristigouche qu'en aucuns autres endroits de la côte, aussi a-t-on remarqué que les jetées de Dalhousie ont été dèrangées.

Le sommet du quai de délestage ayant été déplacé d'à peu près 2 pieds on a placé une certaine quantité de pierre à l'arrière et au bout afin de diminuer la pression exercée par la glace. Quelques pilotis brisés ont été remplacés. Les sommes dépensées pendant l'exercice financier ont été de $262.07.

L'exportation transatlantique du bois de construction a été de 17 millions de pieds durant l'année dernière.

GARDNER'S-CREEK.

Au 1er juillet 1895, nn contrat fut passé pour la construction d'un quai à Gardner's-Creek, dans le but de faciliter l'expédition du bois de cet endroit. Le quai, placé dans une anse (environ 20 milles à l'est de Saint-Jean et dans le même comté) et protégé par McCoy's-Head contre les vents du sud-ouest, se compose d'un caisson à parements ouverts, en bois carré, long de 204 pieds et lambrissé au nord et à l'est. A la tête du quai la profondeur de l'eau est de 21 pieds dans les grandes mers et les bateaux caboteurs y accostent facilement. Mais comme pour tous les autres quais de cette côte, il n'y a pas d'eau à mer basse.

A la fin de l'exercice financier, un tier de l'ouvrage était achevé. Les montants payés durant le cours des travaux ont été de $2,340.

BRISE-LAMES DE LA POINTE DU NÈGRE.

Outre les avantages de sa position pour le débarquement des cargaisons qui y sont transportées, le port de Saint-Jean, placé à l'embouchure de la rivière de ce nom, est surtout remarquable par la grande profondeur de l'eau (26 pieds dans les grandes mers) et l'absence de glace durant l'hiver. Généralement parlant, le port est à découvert du sud-est au sud-ouest, mais les vagues venant du sud sont brisées par l'île aux Perdrix et celles arrivant du sud-ouest sont affaiblies par le brise-lames de la Pointe du Nègre, tandis que la batture, qui s'étend de la péninsule, sur laquelle la ville est bâtie, modère les effets des vagues du sud-est débordant autour de la Pointe Mispec. Le rocher de l'île aux Perdrix, sur lequel s'élèvent un phare et une station de quarantaine, partage l'entrée du port en deux chenaux, l'un à l'est et l'autre à l'ouest. Dans le chenal principal ou celui de l'est, il y a une profondeur d'eau de 21 pieds sur la batture, dans les grandes mers ordinaires, selon les indications de la carte marine. Certaines personnes prétendent qu'il n'y a que 18 pieds d'eau. D'après les informations obtenues lorsque le steamer *Lac Ontario* toucha le fond, le 7 avril dernier, la profondeur de l'eau sur la batture, à l'endroit touché, devait être de 17 pieds telle qu'établie par le rapport de l'ingénieur qui faisait le relevé des marées. Il est possible que cette différence de profondeur puisse être expliquée par le fait que le sable mouvant de cette batture, qui change chaque année la direction du chenal, dont la profondeur actuelle ne peut être établie d'une manière certaine que par un examen.

A une distance d'un demi-mille, en dedans du sommet de la batture, on trouve une profondeur de cinq brasses d'eau tandis que, plus loin entre les quais principaux, des deux côtés du pont (large de 500 verges à cet endroit) il y a 12 brasses au milieu du chenal.

Le chenal de l'ouest, profond de 10 à 14 pieds à mer basse et originairement large de 1,200 verges, a été rétréci par la construction du brise-lames de la Pointe du Nègre, qui a une longueur de 2,200 pieds. Les raisons officielles pour la construction de ce brise-lames sont mentionnées dans les rapports du ministre des travaux publics pour les années 1875 et 1882 :

"1875.—Ce brise-lames part de la Pointe du Nègre et s'étend vers le sud-ouest à l'entrée ouest du port de Saint-Jean. Quand il sera achevé sa longueur sera de 2,250 pieds il fermera le chenal de l'ouest sur cette distance, laissant néanmoins une largeur de 1,000 pieds au bout du large de l'île aux Perdrix. Le but de cette construction est de briser les vagues qui entrent avec violence dans le port de Saint-Jean, durant les tempêtes de vent sud-ouest dans la baie de Fundy, et qui rendent ainsi dangereux sinon impossible l'accès du port aux navires qui veulent alors y entrer."

"1882.—Les vents de sud-ouest grossissent les vagues de la mer dans le chenal de l'ouest et rendent son entrée dangereuse aux navires qui sont exposés à être jetés sur la batture du chenal de l'est. Au printemps 1875 on commença la construction d'un brise-lames, long de 2,250 pieds, qui devait partiellement boucher le chenal de l'ouest. Cette construction fut achevée en septembre 1877."

La carte démontre qu'aussi longtemps qu'il y aura un passage entre le brise-lames de la Pointe du Nègre et l'île aux Perdrix, les vagues poussées par les vents du sud-ouest pousseront vers les récifs les navires qui entreront dans le chenal principal ou le chenal de l'est.

Le brise-lames consistait au commencement en une construction en caisson large de 30 pieds à la base et de 15 pieds au sommet, protégée des deux côtés par des talus en pierre dont l'inclinaison du côté de la mer était de 2 à 1 et de 1 à 1 du côté du port. Au mois de février 1879, 1,300 pieds linéaires du caisson furent balayés sur une hauteur variant de 13 à 10 pieds à partir de la surface, et le talus en pierre fut abattu par l'action de la vague à une inclinaison se rapprochant de l'angle naturel que devaient prendre les pierres sous l'effort de l'attaque à laquelle elles devaient résister. En 1880 on fit des réparations temporaires et l'année suivante un contrat fut passé pour remplacer par un lourd empierrement le caisson démoli par la tempête de 1879 et l'on donna au talus du côté de la mer une inclinaison de 3 à 1. Ces travaux durèrent six ans. L'inclinaison du talus quoique diminuée eut encore une pente plus raide que l'angle naturel, et en conséquence malgré leur pesanteur et leur surface unie les pierres furent bientôt déplacées par la mer. Le brise-lames sur une longueur de 50 pieds et sur toute sa hauteur (5 pieds au-dessus de l'eau haute) le pilier en maçonnerie, construits par le même contrat, pour supporter une balise, furent balayés. De 1891 à 1894 des réparations partielles furent faites. On plaça de grosses pierres au bout du brise-lames surtout pour empêcher la démolition de la fondation du phare. En mai et juin 1895 quatre grands blocs de béton furent placés pour les mêmes raisons en avant et au pied du brise-lames.

Durant le dernier exercice financier, sept blocs en béton en forme de quart de cercle furent coulés sur place, environ au niveau de la marée basse ordinaire pour servir d'appui au pied du talus formé de grosses pierres de granit, l'inclinaison étant de 4 à 1. Ces blocs pesaient de 59 à 91 tonnes, chacun et tous, excepté les plus pesants, furent faits dans une seule marée. La jetée en granit fut renforcée par une couche de béton semi-circulaire, d'une épaisseur moyenne de 7 pieds avec une inclinaison très prononcée, et placée sur le devant de la jetée jusqu'au niveau des grandes mers. Les blocs du pied étaient longs de 15 pieds, larges de 12 et à moins que la nature du fond ne l'exigeat autrement, hauts de 3 pieds, s'inclinant en montant en proportion de 4 à 1. Chaque bloc pouvait prendre son lit indépendamment des autres, mais tous étaient tenus ensemble par des clefs obliques en béton. A l'intérieur du quart de cercle formé par des blocs de béton les pierres de la construction primitive furent assemblées à coulis de ciment autant que les fonds le permirent et mélangés à des petits quartiers de granit, pour continuer le talus, car l'absence de l'ontillage nécessaire ne permettait pas que l'on se servit de gros blocs de granit, mais la pesanteur étant surtout nécessaire, le talus ainsi cimenté se brisa en partie durant l'hiver.

Afin de faire porter sur la façade du large du brise-lames les vagues qui actuellement passent par-dessus la batture et envahissent le port, on a commencé sur la rive la construction d'un éperon fait en pilotis, fascines, pierre et en pièces de bois. Sa longueur est de 270 pieds, sa largeur de 8 pieds et sa hauteur de 4 pieds. Cette construction n'est pas terminée. Les dépenses de l'année ont été de $7,261.87.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

La rivière Saint-Jean proprement dite, qui a une longueur de 450 milles, prend sa source dans la province de Québec et l'Etat du Maine à un maximum d'altitude d'à peu près 2,158 pieds au-dessus du niveau de la mer. Elle entre dans le Nouveau-Brunswick à son confluent avec le Saint-François, et après avoir parcouru cette province sur une distance de près de 300 milles, se jette dans la baie de Fundy, à Saint-Jean. Elle reçoit plusieurs tributaires, dont quelques-uns sont très imposants, entre autres, la rivière Saint-François, la rivière Madawaska, la rivière Verte, la Grande-Rivière, la rivière du Saumon, ainsi que les rivières Aroostook, Tobique, de Jemseg (Grand Lac), Washademoak, Belleisle et Kennebeccasis.

Le bassin total de la rivière, de sa source à son embouchure, est d'environ 26,000 milles carrés, superficie presque égale à celle de toute la province du Nouveau-Bruns-

wick ; mais un peu plus seulement de la moitié de la province est arrosé par ce cours d'eau. La rivière est considérée comme navigable, pour les navires tirant 15 pieds d'eau, sur une distance de 50 milles à partir de son embouchure ; mais on n'a encore aucune donnée certaine sur ce point. On y trouve une profondeur d'un peu moins de 9 pieds à eau basse jusqu'à Frédéricton, à 84 milles de la mer et 6 milles en aval de Springhill, tête de la marée.

Cette rivière présente trois phénomènes remarquables : les grandes chutes, les chutes de marée et les crues annuelles. Bien qu'en été le cours d'eau douce, à partir de Woodstock jusqu'à Frédéricton, ait de 600 à 1000 pieds de large et s'élargisse davantage après avoir atteint le niveau de la marée, l'embouchure proprement dite, ou la gorge, ne mesure que 400 pieds de largeur à eau haute. Ici, "à marée basse, le niveau de l'eau de la rivière est de 11 à 15 pieds de la mer, et comme les marées ordinaires montent de 23 à 27 pieds, le niveau de la mer à eaux hautes est de 8 à 12 pieds plus haut que les eaux de la rivière. Ainsi, il y a deux chutes lors de chaque marée, savoir, une vers l'extérieur et l'autre vers l'intérieur, et les navires ne peuvent passer que lorsque les eaux de l'océan et celles de la rivière sont de niveau, et cela n'a lieu que pendant l'espace d'environ 10 minutes à chaque flux et reflux. En tout autre temps, le chenal est impraticable ou extrêmement dangereux."

Aux grandes chutes, à 223 milles de la mer, la rivière dans toute son volume plonge perpendiculairement d'une hauteur de 60 pieds, dans un ravin profond de 250 pieds de large, à peu près semblable à la passe étroite de Saint-Jean. Flanqué sur une distance de près d'un mille de falaises abruptes, le courant s'élance du pied des chutes avec une force excessive, creusant des trous profonds dans le lit rocheux du chenal.

Dans le port de Saint-Jean les grandes marées montent de 26 pieds. Aux quais des steamers qui naviguent sur la rivière, à un mille des chutes, le niveau de la rivière, à l'époque des crues, est de 16·7 au-dessus de l'extrême eau basse, tandis que, l'été, la rivière n'atteint que 3 pieds de hauteur.

A Oromocto, à 73 milles en aval de la tête de la marée, où la marée atteint une hauteur de 10 à 12 pouces, la rivière a atteint, au printemps de 1887, un pont de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. A Andover, à 200 milles de la mer et en amont de la marée, la rivière, à l'époque des crues, monte de plus de 27 pieds au-dessus de son niveau d'été. Par contre, les rivières Tobique et Saint-François ne montent que 9 et 6 pieds respectivement. Après la première crue due à la fonte des neiges dans les bassins de la rivière Kennebeccasis, de la baie Belleisle et de la rivière Washademoak, une seconde crue survient, causée par l'eau de la rivière principale, qui est alimentée par des sources situées plus au nord et où par conséquent la neige est plus lente à fondre.

Le port de Saint-Jean est ouvert toute l'année, mais la rivière est couverte de glace à partir de novembre jusqu'à avril. Ordinairement, l'eau commence à monter au commencement d'avril ; elle atteint son plus grand point d'élévation dans les premiers jours de mai, et se maintient à un haut niveau pendant 2 ou 3 semaines.

La débâcle a lieu peu de temps avant l'époque des plus fortes crues. Vers le milieu ou la fin de juillet, l'eau se trouve à son bas niveau d'été, qu'elle conserve pendant 60 à 70 jours, sauf les variations produites par les pluies.

Il se fait sur cette rivière un commerce de transport considérable en fait de houille, céréales et bois de chauffage et de construction.

Il est expédié tous les ans, en moyenne, 135 millions de pieds superficiels de bois. On fait descendre la plupart des billots par les tributaires et le haut de la rivière jusqu'à Frédéricton. On en scie une partie dans la capitale provinciale, et de là le bois, sous forme de planches, est expédié directement, surtout aux Etats-Unis, à bord de goélettes de cabotage. Le reste (la plus grande partie) est toué de Frédéricton à Saint-Jean en radeaux, ce qui exige un grand nombre de remorqueurs.

La rivière peut se diviser en trois sections :

1. De Saint-Jean à Frédéricton, distance de 84 milles, section navigable pour les steamers et les voiliers exigeant 11 pieds d'eau, à marée basse. Principaux obstacles : les bancs d'Oromocto, qui ont un peu plus d'un mille et demi de longueur et qui donnent à l'heure qu'il est un peu moins de 9 pieds à eau basse.

2. De Frédéricton à Woodstock, distance d'environ 65 milles, section navigable pour les navires exigeant 3½ pieds d'eau, à marée basse. Les obstacles à la navigation

sur cette section, en sus des cailloux que l'on rencontre en quelques endroits, sont des hauts-fonds formés de gravier ou de pierres. Les principales barres sont celles de Springhill et de l'île à l'Ours, tandis que les barres de Knapp, de Perley, de Coac, de Nackawick, de Meductic, de Belvisor, de Moore, de Bett, de Dibble et de Bedell constituent, à ce qu'on dit, des obstacles de peu d'importance. Après s'être divisée, en amont de Springhill, en deux chenaux principaux et s'être élargie de 350 verges à un mille et demi, la rivière devient parsemée d'îlôts et de hauts-fonds. Deux hauts-fonds de gravier, connus sous les noms de barres de Russell et de la Chapelle, ont une longueur totale d'un demi-mille. A l'île à l'Ours, 25 milles en amont de Frédéricton, par suite d'une autre division de la rivière en trois chenaux d'une largeur totale de 600 verges, il s'est formé un haut-fond de gravier et de pierre de 4,400 pieds de long et ne donnant que 21 pouces d'eau a marée basse ; puis les chenaux se réunissent, et la rivière n'a que 150 verges de largeur.

3. Le haut de la rivière, comprend, avec les tributaires, toute la partie du cours d'eau en amont de Woodstock. Il ne passe maintenant dans cette section que des trains de bois.

Sur quelques-uns des tributaires, où les chemins de fer ne se rendent point l'approvisionnement des chantiers de bois se fait au moyen de bateaux remorqueurs pour lesquels on creuse un chenal.

Section 1.

A 10 milles en aval de Frédéricton et 74 milles en amont de Saint-Jean, la rivière s'élargit de 500 verges ; sa largeur normale a un mille et quart entre les rives. Cet élargissement de la rivière et la distribution des eaux entre trois chenaux d'une largeur totale de 1,100 verges, formés par les îles Oromocto et de Tatch, expliquent suffisamment la présence de hauts-fonds dans ces parages. On se sert du chenal occidental, qui est le plus considérable, mesurant 650 verges de largeur, à l'époque des crues. Le chenal mitoyen, qui est navigable et mesure 300 verges de large, a été pendant plusieurs années encombré par le dépôt sablonneux appelé " Haut-fond d'Oromocto," qui donne maintenant un peu moins de 9 pieds d'eau à marée basse. Un autre haut-fond s'étend sur une distance de 3,000 pieds à partir d'un point en amont de Belmont, dans la direction du quai de Smith. Un troisième haut-fond, si on peut l'appeler ainsi puisqu'il donne un peut moins de 11 pieds, se trouve au pied de l'île d'Oromocto. Entre le haut-fond d'Oromocto et les quais de Belmont le chenal aurait besoin d'être élargi.

Afin d'améliorer le chenal navigable, le ministère a fait construire, entre 1877 et 1881, un barrage de 2,200 pieds de long, qui s'étend de la rive droite de la rivière jusqu'à l'extrémité d'amont de l'île de Thatch. Ce barrage ferme complètement le chenal occidental (c'est le plus étroit) lorsque l'eau est au-dessus de la moitié du niveau qu'elle atteint à l'époque des crues, et rétrécit toute la rivière de 150 verges. Les premiers 100 pieds du barrage, à partir du rivage, sont en fascines et en pierres, et le reste se compose d'une charpente à encaissement doublée du côté supérieur et recouverte de planches. Une digue en pilotis établit la communication entre l'ouvrage et la tête de l'île de Thatch.

En 1894-95, une jetée en pierre, assise sur des matelas en fascine, consistant en branches vertes couchées entre deux lits de fascines tressées, a été construite comme point de départ de l'extension future. En même temps, un ouvrage de protection en fascines et en pierres a été établi le long du barrage afin d'aider à l'accumulation de la vase. Deux cent quatre-vingts pieds linéaires de fascines et de pierres ont été placés sur l'île d'Oromocto pour empêcher le rivage d'alluvion de s'affouiller sous l'action du courant, dont la force va être augmentée par les ouvrages nouvellement construits.

Il est important que ces ouvrages soient soutenus par la vase et qu'ensuite que l'on plante des saules dans cette vase, aussitôt que possible, afin que plus tard ces ouvrages de protection soient solides et se tiennent d'eux-mêmes. Pour atteindre ce but il suffit de construire des petites digues et barrages en fascines.

Dans le cours de l'exercice financier une somme de $96.79 a été dépensée pour renouveler le lambris et le tablier de cette construction. L'année prochaine un montant considérable sera nécessaire pour remplacer les autres matériaux du même genre, enlevés par la glace, au printemps. Durant l'exercice 1895-96 on a enlevé dans le goulet de

l'île de Thatch une batture qui nuisait au passage des bateaux à vapeur qui font station à Oromocto. En continuation de l'exécution du grand projet qui consiste à améliorer la navigation des rivières entrent les marées, tel que le demande la requête du bureau du commerce de Frédériction, on a creusé aux frais de la province un chenal long de 950 pieds, large de 125 et d'une profondeur de 11 à 14 pieds à mer basse.

Section 2.

On a commencé en 1894-95 les travaux nécessaires pour permettre aux bateaux à vapeur de naviguer entre Frédériction et Woodstock. Un dragueur a été loué et employé à creuser les battures de Springhill à une profondeur de 3 pieds 6 pouces à mer basse. A cause du manque de l'outillage convenable l'ouvrage n'a pu être continué l'année dernière. En utilisant la marée pour la navigation entre Saint-Jean et Frédériction les bateaux transportent des voyageurs et du fret tous les jours, tandis que sur la Washedemoak, le Grand Lac, la baie Bellisle et la Kennebecasis ont aussi entre eux leurs communications pendant la saison de navigation. En aval de Frédéricton un bateau à vapeur monte et descend tous les jours dès l'ouverqure de la navigation, au printemps, et se rend jusqu'à Bear Island, Springhill, aussi longtemps que la profondeur de l'eau le permet. Les battures ordinairement arrêtent cette navigation vers la première semaine de juin. La navigation se fait ensuite jusqu'à l'hiver (à moins que la rivière se gonfle et permette au bateau à vapeur de naviguer) au moyen de barges hâlées par des chevaux. Les sentiers de hâlage exigent des réparations tous les ans et il en sera ainsi tant que les barres n'auront pas été enlevées et que la navigation par bateaux à vapeur ne durera pas tout le cours de l'été.

Une somme de $180.25 a été dépensée, l'année dernière entre la rivière à l'Anguille et l'île à l'Ours, pour miner des cailloux et niveler les sentiers de hâlage.

Section 3.

Sur le haut de la rivière, on a fait sauter des rochers qui mettaient obstacle au passage des billots aux endroits suivants : au Rapide de Femme, au bas des Grandes Chutes, 40 verges cubes ; à la Petite Rivière au-dessus de la Tobique, 80 verges cubes ; à l'anse de Hanson en amont de la Tobique, un rocher d'une superficie de 3,600 pieds carrés, d'une hauteur irrégulière, dont le maximum était de 7 pieds au-dessus de l'eau basse, a été nivelé jusqu'à 18 pouces au-dessus de l'eau basse. Les dépenses se sont montées à $382.46. Des sentiers de hâlage et des chenaux pour bateaux ont été construits sur la rivière Verte dans le mois d'octobre précédent à un coût de $200, soit un total de $231.90 en comptant l'inspection. Sur la rivière Saint-François on a dépensé $223.25 d'une somme de $300 votée pour nettoyer les chenaux et améliorer les sentiers de hâlage entre les rapides du lac Traverse et les rapides du Chêne.

SHÉDIAC, POINTE DU CHÊNE.

Shédiac, comté de Westmoreland, est le sixième sur la liste des ports du Nouveau-Brunswick où se fait le commerce de madriers et un des seuls trois ports naturels de la côte du golfe dans cette province (Dalhousie et Caraquet étant les deux autres) qui ne sont pas obstrués par une batture. La distance en chemin de fer entre ce port et Saint-Jean est de 109 milles, il est de 40 milles, par eau, du Cap-Tourmente, dans le même comté. Se trouvant vis-à-vis de Summerside, à une distance de 36 milles, c'est un poste très commode pour le trafic d'été avec l'Ile du Prince-Edouard.

Pour protéger la jetée du chemin de fer, à la Pointe du Chêne, près de l'embouchure du port le ministère construisit en 1875 un brise-lames isolé de 600 pieds de longueur et le relia six ans plus tard à cette jetée par un quai de délestage. En 1881-82 un autre ouvrage de protection fut construit, c'était un second brise-lames isolé, long de 600 pieds placé tout près du rivage.

Le brise-lames construit en 1875, qui avait été rongé par les vers, fut détruit au cours d'une tempête en 1891. En 1893, un contrat fut passé pour la reconstruction de ce brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1894. Le nouveau brise-lames proprement dit a 600 pieds de long et 28 pieds de large au-dessous du niveau des eaux

basses ; il présente une inclinaison de 1 à 1 à partir d'un point un peu au-dessus de ce niveau jusqu'à 6 pieds au-dessus du niveau des eaux hautes. A l'extrémité septentrionale, la communication fut établie avec le quai à délestage au moyen d'un nouvel ouvrage de 40 pieds de longueur. Les façades extérieures et les entretoises de la substruction sont en bois créosoté ; la construction est protégée par des pilotis jointifs et des palissades aussi en bois créosoté. Le reste des pièces, ainsi que la superstruction, sont en bois ordinaire.

Durant le dernier exercice financier on fit des réparations à la façade du quai de délestage, sur une longueur de 183 pieds. Le taret y avait rongé le pilotis à joints clos. Cette construction n'étant fondée que dans une profondeur de 14½ pieds à mer basse, ne satisfaisait pas aux demandes du commerce, car les navires ne pouvaient y accoster pour prendre leur cargaison de bois. Il faut au moins que la profondeur aux quais soit de 19 pieds à Shédiac. Dans le but d'atteindre cette profondeur (4½ au-dessous de la fondation du caisson) on construisit une nouvelle superstructure dont la façade était appuyée sur des pilotis, préparés à la créosote, enfoncés au-dessous du niveau de dragage. Dans le corps de la construction le pilotis était en bois dur ordinaire non préparé à la créosote. La façade contiguë du quai du chemin de fer subit actuellement les mêmes changements sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, de sorte qu'une profondeur uniforme de 19 pieds à mer basse sur une étendue plus grande permettra aux steamers d'un fort tirant d'eau d'y accoster. La nouvelle superstructure d'une largeur de 20 pieds au sommet et d'une hauteur de 8 est garnie des parements en bois carré, et est solidement liée aux pilotis courts enfoncés dans le lest que les navires ont jeté en arrière du caisson. Le montant dépensé a été de $2,462.03.

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

BELFAST.

La jetée de Belfast, située dans le comté de Queen, se trouve sur la rive sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cette jetée fut construite par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard, plusieurs années avant la confédération et ce ministère en prit charge en 1883. Elle a une longueur de 600 pieds avec une aile de 130 pieds faisant face au chenal, qui à cet endroit a une profondeur de 5 pieds à mer basse, 14 pieds dans les grandes mers qui montent de 9 pieds.

Lorsque le département prit cette jetée sous son contrôle c'était une vieille construction. Chaque année divers montants y sont dépensés pour la maintenir dans un état passable. Dans le cours de la dernière saison une somme de $50.03 a été employée pour réparations générales au tablier de l'aile, pour renouvellement de dépenses au coin du côté du nord et pour faire un chemin en pierre cassée et en glaise, conduisant à la jetée.

BRAE.

Le Port de Brae, comté de Prince, est situé sur la côte nord de la baie d'Egmont, 8 milles à l'est de la Pointe Ouest et environ 6 milles au sud de la station de Coleman sur le chemin ne fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Il se trouve à l'embouchure de la rivière de Brae, protégé par l'île de Brae où la profondeur de l'eau est de 6 pieds à mer basse. Ce serait un poste important de pêche, un havre de refuge excellent pour les petits navires et un endroit des plus convenables pour l'expédition des produits du pays, si un banc de sable, presque à sec à mer basse, n'en obstruait complètement l'entrée. Cette barre est située à 400 pieds en dehors de l'extrémité est de l'île.

Afin d'obvier à cet inconvénient les habitants de ce district ont commencé, il y a quelques années, la construction d'un brise-lames. L'entrée du port (large de 800 pieds à cet endroit) se trouvant ainsi rétrécie, le courant est devenu plus fort et a réussi à creuser un chenal par l'affouillement de la barre de sable. Ce brise-lames avait une longueur de 350 pieds et une largeur de 18 pieds. Il se composait d'une construc-

tion en pieux et en fascines, remplie de lest et de terre glaise à son sommet. Le ministère en 1891-92 y fit un prolongement de 200 pieds. Mais comme cet ouvrage ne constituait que la moitié des travaux nécessaires à faire disparaître ce haut-fond, son efficacité fut presque nulle et l'entrée du port fut peu améliorée. Ce brise-lames fut cependant d'un grand avantage en permettant aux petits navires de venir prendre leurs cargaisons à son extrémité extérieure, ces cargaisons y étant amenées directement par voitures et non par bateaux. Depuis que le ministère a fait ces travaux, les habitants de l'endroit ayant négligé, surtout durant les deux dernières annnées, d'entretenir ce chemin pour voiture, qui avait été balayé par la grande mer, le gouvernement y dépensa le printemps dernier la somme de $844.50 en reconstruction et en réparations.

L'intérieur du brise-lames fut reconstruit sur une longueur de 350 pieds, l'extérieur sur une longueur de 200 pieds et tous deux haussés de 1 à 1½ pied. Ainsi réparé ce quai sera d'un grand avantage aux bateaux de pêche et aux navires de commerce.

CLIFTON.

La jetée de Clifton, comté de Queen, est située sur la rive sud de la "Rivière Sud-Ouest," à environ 2½ milles en aval de son entrée dans le port de New-London et immédiatement en amont du pont public qui traverse la rivière. Cette jetée qui fut construite, il y a plusieurs années, par le gouvernement provincial pour l'avantage des habitants de ce district est une de celles qui passaient en 1883 sous le contrôle du ministère. Elle a une longueur de 260 pieds et elle s'étend d'un côté de la rivière jusqu'au chenal. Il y a une profondeur d'eau de 14 pieds, au bout de la jetée, à mer basse et 18 pieds à mer haute. Les navires marchands de gros tonnage qui entrent dans le port de New-London y abordent très facilement.

La jetée sur une longueur de 58 pieds est large de 25 pieds (sa largeur étant ailleurs de 17½ à 20 pieds). Les longrines et le tablier de la pile extérieure ainsi que du pont recouvrant l'ouverture s'étant brisés et ayant été démolis on dépensa la somme de $201.01 durant la dernière saison pour y faire les réparations nécessaires. On renouvela les longrines, les pièces de garde et le tablier de la pile extérieure qui fut aussi nivelée et haussée de trois pieds. "L'arche" fut renforcée par une palissade à joints clos. On posa quatre nouveaux poteaux d'amarrage et neuf défenses sur les côtés et à l'extrémité de la pile extérieure. On fit un chemin conduisant à l'approche ou culée, en pierre cassée et en gravier.

KIER'S SHORE.

La jetée de Kier's-Shore, comté de Prince, est située sur la rive est de la baie de Richmond, à environ 7 milles du village de Kensington, station du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Cette jetée a été construite par les habitants de la localité aidés du gouvernement provincial. Elle passa, en 1883, sous le contrôle du ministère. Durant l'exercice 1894-95 des réparations considérables y furent faites. Une pile de 50 par 18 pieds fut construite au côté nord de son extrémité extérieure, donnant à la tête de la jetée une L de 40 par 50 pieds.

Durant l'exercice financier 1895-96 les côtés et l'extrémité du large de la tête de la jetée furent entourés d'un pilotis à joints clos en épinette et en pruche, afin de la protéger contre l'action du taret, ce qui coûta $375.78. Le chemin conduisant à la jetée, en dedans de la pile extérieure, fut aussi nivelé et rempli de pierre et de gravier aux endroits enfoncés par suite du tassement.

JETÉE DE LAMBERT.

La jetée de Lambert est située dans le comté de King, sur la rive sud de la rivière Montague, immédiatement en amont du pont du village de Montague, à 6 milles de l'entrée de la rivière dans la baie de Cardigan. Elle a une façade de 310 pieds du côté du chenal de la rivière et elle comprend deux sections : la section occidentale mesure 140 pieds de long, 24 de large et est construite en coffrage à l'intérieur et en pilotis à l'extérieur ; la section orientale mesure 170 pieds de long, 35 de large et est construite entièrement en pilotis et recouverte d'un tablier. Le côté intérieur de la section occi-

dentale est fait avec le lest déchargé par les navires ; il communique avec le rivage et forme un bon abord pour la jetée. Les pieux, qui sont en bois non protégé souffrent beaucoup des ravages du taret. Douze pieux ont été renouvelés dans le cours de l'exercice et de nouvelles réparations ont été faites au tablier.

Les pilotis ayant été rongés par les vers, les longrines et le tablier étant brisés, la jetée devint dangereuse pour le trafic. Durant la dernière saison on dépensa $829.61 en réparations. On renouvela 36 défenses, 8 pièces de couronnement. Les solives, le tablier, les pièces de garde, les poteaux d'amarrage furent partout renouvelés. La jetée se trouva alors dans un état avantageux pour le trafic.

Afin d'empêcher l'eau et le sédiment de pénétrer en dessous du tablier, ce qui avait été auparavant la cause de la démolition des longrines et du tablier, on construisit en travers de l'approche un conduit-voûte à joints clos, long de 113 pieds, large de 18 pouces et d'une nauteur de 12 pouces. Ce conduit fut fait en pièces de bois de 6 × 12 pouces pour les côtés, en madriers de 3 pouces pour le fond et le sommet, avec des supports de 3 × 6 pouces placés à une distance de 5 pieds d'axe en axe.

JETÉE DE M'GEE.

La jetée de McGee est située dans le comté de Prince, sur le côté est de la baie d'Egmont, à 5 milles du cap Egmont et environ 6 milles de la "Station Wellington", sur le chemin de fer de l'Ile de Prince-Edouard. Originairement construite par le gouvernement local, pour l'avantage de la marine marchande du district, elle tomba en 1883 sous le contrôle du ministère et en 1884 des réparations y furent faites pour faciliter le trafic.

Au commencement de l'exercice financier 1895-96 la jetée n'était plus de service. En 1892 les glaces avaient enlevé à peu près une longueur de 50 pieds de son extrémité extérieure, et le chemin qui y conduisait avait été balayé. Les longrines et le tablier de l'arche, sur une longueur de 30 pieds, étaient démolis et brisés. L'intérieur de la jetée, sur une longueur de 295 pieds, était dans le même état tandis que, sur une hauteur de deux à quatre pieds, le sommet des pièces de parements exigeaient un renouvellement complet.

Durant le dernier exercice financier on dépensa $1,395.19 pour reconstruction et réparation de la partie avariée. Les travaux comprirent la reconstruction complète de l'extrémité sur une longueur de 50 pieds ; la réparation et reconstruction du reste de la jetée (en tout 700 pieds de longueur sur une largeur de 20 pieds) ; le remplissage de l'arche, 30 × 20 × 12 et des défenses en pilotis de bois dur autour de l'extrémité extérieure pour protéger la jetée contre l'action des glaces.

PORT DE MURRAY.

La jetée sud du Port de Murray, est située dans le comté de King, à la tête de la navigation, en aval du pont public de la Rivière du Sud et à environ 9 milles de l'entrée du Port de Murray. Elle s'étend de la rive nord de la rivière, qui est l'arge d'à peu près 300 pieds à cet endroit, jusqu'au bord du chenal, où il y a une profondeur d'eau de 10 pieds à mer basse. Cette profondeur augmente de 5½ dans les grandes mers, ce qui permet le passage des navires de gros tonnage qui visitent le port.

La jetée consiste en une approche de 89 pieds de longueur et en une L ou éperon de 107 pieds 6 pouces s'avançant dans le chenal. L'approche et la jetée en forme d'L sont formées de piles, en charpente avec des ouvertures intermédiaires, et toutes, sauf l'extrémité riveraine, sont couvertes d'un tablier en madrier supporté par des longrines. Les "piles" au-dessus du niveau de l'eau basse sont en pièces de bois carré, à joints clos, mais au-dessous de ce niveau les piles sont formés de caissons en bois rond, à joints ouverts. L'extrémité riveraine de l'approche est en pieux, fascines et pierre, recouverte de gravier à son sommet.

Vu la détérioration naturelle de sa partie supérieure et les dommages causés à sa fondation par le taret et la glace, la jetée devint récemment hors de service et entièrement impropre au trafic, de plus les piles extérieures qui en formaient la tête menaçaient de s'écrouler dans le chenal. On a remédié à ces inconvénients en reconstruisant

entièrement le sommet. Les diverses piles furent exhaussées de 3 à 6 pieds ou alignées suivant le besoin. Les longrines du tablier, le tablier, les pièces de garde et des poteaux d'amarrages furent renouvelés. La façade des piles sur le chenal, formant la tête de la jetée, fut entourée d'un pilotis à joints clos, et des défenses de pieux furent placées à l'intérieur des côtés et aux extrémités ; ces travaux rendirent la construction solide et sure.

Le montant dépensé fut de $1,011.34.

NEW-LONDON.

Le havre de New-London est situé sur la côte nord de l'Ile du Prince Edouard, à environ 10 milles au sud-ouest du point où cette baie s'ouvre sur la baie de Richmond. En dedans de son embouchure, qui est large d'environ 1,200 pieds, la baie a environ 3 milles de largeur, et elle reçoit les eaux des rivières Nord-Ouest, des Français, Stanley et Hope, qui sont toutes navigables et pourvues de quais pour l'exportation du surplus des produits cultivés dans le pays environnant. C'est un poste de pêche important.

Pour améliorer l'entrée du havre, le ministère fit construire, en 1874, des brise-lames qui s'avancent de chaque côté à partir de la grève. Le brise-lames du côté est a une longueur de 1,120 pieds, et celui du côté ouest, une longueur de 460 pieds. Leur but est de diriger le courant sur un banc situé au large et d'empêcher le sable d'être entraîné dans le chenal à l'intérieur. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau sur le banc a augmenté de 6 à 12 pieds à marée basse, rendant le havre un des meilleurs sur la côte. Les brise-lames sont construits partie en pilotis, en fascines et en pierres, et partie en coffrage, les piles du large de chacun d'eux étant en bois d'équarrissage et à parements jointifs. Le brise-lames de l'ouest n'a pas encore eu besoin de réparations ; mais celui de l'est, qui se trouve exposé à la mer et aux glaces, a été de temps à autre sérieusement avarié. En 1893, des dommages furent causés au tablier et aux défenses de la pile du large, qui fut complètement détruite dans le cours de l'automne et de l'hiver de 1894, et quatre brèches de 30, 63, 56 et 44 pieds de longueur, respectivement. se produisirent dans l'ouvrage de protection de la grève. Dans le cours de l'exercice 1894-95, ces brèches ont été fermées et la reconstruction de la pile du large a été commencée, le montant dépensé durant l'exercice se chiffrant par $624.08.

Les travaux furent complètement achevés durant le cours de l'exercice 1895-96, et l'on dépensa $640.95, faisant un total de $1,265.13 durant ces deux années. Les derniers travaux comprirent la reconstruction en entier de la pile extérieure, 40 x 18 x 11 pieds et la réparation et la reconstruction des travaux de protection de la grève sur une longueur de 350, une largeur moyenne de 12 pieds et une hauteur de 4 pieds.

CARDIGAN-NORD.

La jetée de Cardigan-nord, comté de King, est située sur la rive sud de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près en aval de Cardigan-Bridge, gare du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Elle a une longueur de 381 pieds et se compose d'une culée, et de sept "piles" avec des arches intermédiaires. Sa largeur est de 23 à 25 pieds jusqu'à la pile extérieure ou tête de la jetée qui, à cet endroit est large de 32 pieds. La culée a une longueur de 100 pieds et est formée de piles de 19 à 26 pieds et d'arches de 14 à 26 pieds. L'approche et les piles sont construites en pièces de parements à joints clos, en bois carré, et sont remplies de fascines de pierre et de gravier. A l'exception des deux piles extérieures et des arches qui ont un tablier en madrier, le sommet de la jetée est en gravier.

Comme c'était une vieille construction délâbrée quand elle fut placée sous le contrôle du ministère en 1884, il a fallu, tous les ans, y faire quelques réparations pour la tenir dans un état passable.

Durant la dernière saison une somme de $50.42 fut dépensée pour remplacer 8 longrines, pour renouveler le plancher de l'arche extérieure et de la deuxième pile et pour remplir de pierre et de gravier le chemin de l'approche.

JETÉE DE PINETTE.

La jetée de Pinette, dans le comté de Queen, est située du côté sud du chenal de la rivière Pinette, immédiatement en aval et à angle droit avec le pont de Pinette, avec lequel elle est raccordée par une arche de 28 pieds de longueur. Cette jetée a une longueur de 120 pieds et une largeur de 28, et sa façade baigne dans 8 pieds d'eau à mer basse. Elle est construite en parements en bois carré maintenus par des longrines recouvertes d'un tablier. Dans le cours de l'exercice financier la somme de $13.25 a été dépensée en réparations temporaires au tablier de l'approche du pont, qui était devenu dangereux à cause de sa détérioration.

PORT-SELKIRK.

La jetée de Port-Selkirk, comté de Queen, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière Orwell, à l'endroit où elle se verse dans la baie du même nom. Elle est à cinq milles du pont de la rivière Vernon et à 20 milles de Charlottetown.

Cette jetée construite par le gouvernement local a la forme d'un T ; sa longueur, de la rive à l'extrémité qui fait face au chenal, est de 250 pieds ; la longueur du corps principal de 248 : la largeur de l'approche est de 23 pieds et celle du corps principal de 35 pieds.

La tête de la jetée se compose d'une série de "piles" et d'arches, dont la partie au-dessous de l'eau basse a été reconstruite depuis 1890. Sauf la pile supérieure ou de l'est qui a beaucoup tassé (3 pieds 6 pouces au coin extérieur) la jetée est en bon état.

Le tassement qui s'est fait à la pile inférieure ou de l'est (longue de 56 pieds) servant de débarcadère au steamer *Jacques-Cartier* qui fait trois voyages par semaine de ce quai à Charlottetown, a rendu dangereux l'accostage de ce steamer à mer basse. La façade originalement d'aplomb, était tellement penchée en avant qu'il était difficile d'y accoster. On y a remédié en posant des moises sur les défenses juste au-dessus du niveau de l'eau basse, et en enfonçant en dehors six autres défenses dont le sommet est fixé à la pièce de garde. Un nouveau trottoir en madriers, large de 4 pieds, fixé sur des dormants de cèdre à une distance de 5 pieds d'axe en axe, a été posé sur le côté ouest de l'approche. Ces diverses réparations ont coûté $100.

RUSTICO.

Rustico est situé dans le comté de Queen, presque à mi-chemin entre le Cap du Nord et la Pointe-de-l'Est. C'est le poste de pêche le plus important sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard.

De 1881 à 1884, le ministère a fait construire des brise-lames de chaque côté de l'entrée du port de Rustico, dans le but de concentrer la force du courant de reflux sur la barre extérieure, de façon à miner le sable et à obtenir ainsi une plus grande profondeur d'eau sur cette barre. Les résultats obtenus ont été des plus satisfaisants. La profondeur de l'eau sur la barre a été augmentée de 3 à 4 pieds, ce qui, ajouté à l'ancienne profondeur, donne, à l'heure qu'il est, à marée basse, de 8 à 9 pieds d'eau et, à marée haute, de 11 à 12 pieds.

Le brise-lames du côté nord de l'entrée est le plus important. Il avait primitivement une longueur, de 1,240 pieds, mais les tempêtes qui sévirent, de temps à autre, jusqu'en 1893, détruisirent une longueur de 120 et endommagèrent une autre partie de 150 pieds de long. Ces avaries ont été réparées en 1893-4.

La cause directe de ces avaries est l'action du taret qui en rongeant les pièces de bois au-dessous du niveau de l'eau avait rendu la construction trop faible pour soutenir le choc des glaces et la violence des tempêtes qui sont fréquentes dans cette localité.

Durant le cours de l'exercice 1893-94 on fit des réparations temporaires et on renforça d'un lambris l'extrémité extérieure, pour prévenir d'autres dommages.

Un contrat a été passé, le 12 mars 1895, pour la construction au large d'une pile de 30 x 60 pieds et pour l'élargissement et l'exhaussement des 140 pieds adjacents. Les travaux ont été commencés au milieu de mai 1895, ils étaient terminés d'une manière satisfaisante au 31 août 1895.

En mars et avril 1896 la somme de $247.35 a été dépensée pour la construction de "matelas en fascines" larges de 15 pieds et d'une hauteur de 4 à 6 pieds chargés de lest et liés par des fils de fer. Ces matelas furent fixés le long du coté nord de l'L et à l'intérieur du coude afin d'arrêter l'affouillement déjà commencé. Ces travaux furent faits à la journée.

PORT DE SOURIS.

Le port de Souris, comté de King, est situé à environ 16 milles à l'ouest de la Pointe-de-l'Est, extrémité orientale de l'île. C'est un port de chargement important et un havre de refuge étant donné que l'île est le terminus oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Il y a là un chemin en eau profonde d'où des chargements peuvent être expédiés plus tard en automne et plus à bonne heure au printemps que de tout autre port de l'île.

Le brise-lames que le ministère a fait construire rend le port accessible par tous les vents, et offre ainsi aux cabotiers et aux bateaux de pêche un abri sûr en tous temps. Ce brise-lames a une longueur totale de 1,200 pieds, (dont 270 pieds ont été construits par le gouvernement local ; mais comme il repose en eau profonde (de 18 à 20 pieds à marée basse) et qu'il est exposé à toute la furie de la mer lors des tempêtes du sud, il a fallu très souvent des réparations depuis sa construction. Le taret exerce beaucoup de ravages dans ces parages, et la pierre à lester que l'on trouve sur l'île n'est pas d'une nature durable.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 la somme de $1,169.98 a été dépensée pour des réparations urgentes telles que : renouvellement du tablier, défenses, lest et pour combler une brèche sur la façade de l'extrémité du brise-lames, regardant la mer. La somme de $3,329.30 a été aussi dépensée de la manière suivante : reconstruction de la façade de la section du brise-lames du côté de la mer, par deux caissons d'une longueur respective de 50 à 60 pieds, d'une largeur moyenne de 16 pieds et d'une hauteur de 18 pieds. Cette nouvelle façade, dans la moitié de sa longueur, fut élevée à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute. L'autre moitié n'eut que 2 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, soit 7 pieds plus basse que son extrémité intérieure.

Pour protéger la section extérieure du brise-lames, qui est étroite et considérablement affaiblie par les ravages des vers, un contrat fut passé, le 17 février 1896, pour la construction d'une pile solide à parements jointifs en bois préparé à la créosote : elle aura une longueur de 80 pieds sur une largeur de 40 pieds à l'extrémité extérieure actuelle. Ce contrat comprend aussi la construction d'un talus en pierre sur une longueur de 395 pieds en dedans de cette extrémité. Cet ouvrage de protection en pierre s'élèvera de deux pieds 6 pouces au-dessus du niveau des grandes marées.

A la fin de l'exercice financier le bois pour la construction de la pile a été délivré, ainsi qne deux charges de granit, d'une qualité satisfaisante, provenant des carrières de "Canso" sur la côte de la Nouvelle-Ecosse.

JETÉE DE STEPHEN.

La jetée de Stephen, comté de King, est situé du côté sud de la rivière Montague, à six milles en amont de son embouchure dans la baie de Cardigan, et immédiatement en aval de la jetée de Lambert et du pont de Montague. La jetée se compose de deux ailes, éloignées l'une de l'autre d'environ 50 pieds, se prolongeant du rivage jusqu'au bord du chenal, où se trouve un corps principal qui offre une façade de 100 pieds. Les ailes mesurent respectivement 90 et 115 pieds de long, construites en bois carré à joints clos, l'espace est rempli de fascines, de pierre et de gravier ! la tête de la jetée est faite en pilotis reliés par des arches recouvertes d'un tablier, etc.

Durant l'exercice 1894-95 l'arche de l'approche, du côte est, s'étant écroulée à cause de l'état de délâbrement de son tablier et des solives, on la remplit solidement de pierres.

Durant le cours de l'exercice 1895-96 l'arche de l'approche de l'ouest qui était dans le même état fut réparée de la même manière. On fit quelques menues réparations au plancher de la tête de la levée pour faciliter le trafic, ce qui coûta $56.50.

JETÉE DE VICTORIA, CRAPAUD.

Cette jetée, située à la tête de la navigation en deçà du "Bassin de Crapaud" au village de Victoria, comté de Queen, prend rang comme port important de chargement, immédiatement après Summerside sur le littoral sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard. Victoria est à mi-chemin entre les ports de Charlottetown et Summerside, et à environ 11 milles au sud de la "Jonction d'Emerald" sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. C'est là où s'écoulent les produits de la région probablement la plus fertile et la mieux cultivée de toute l'île. Le chenal entre les "Bassin de Crapaud" et les quais de Victoria est un chenal artificiel creusé au moyen de dragueurs.

Le chenal naturel qui était le lit de la rivière "Brockelsby" était si peu profond qu'il n'a jamais servi à la navigation. Il est situé à l'est du chenal actuel et est complètement rempli de sable et de détritus de toute sorte.

Pour garder libre le chenal actuel le ministère a dépensé, à diverses époques, des sommes considérables en dragage qui était rendu nécessaire tous les 4 ou 5 ans, à cause des détritus charroyés dans le chenal et qui s'accumulent à son embouchure, où le courant est moins fort.

La jetée du gouvernement, ainsi appelée pour la distinguer des autres quais construits, par des particuliers, a une longueur totale de 486 pieds, divisée comme suit : approche, 268, largeur, 20 pieds ; section centrale, 143 pieds, largeur moyenne 37 pieds ; extrémité du large ou tête de la jetée, 75 pieds, largeur, 58 pieds. Sa hauteur est de 19 pieds et il y a 15 pieds d'eau à mer haute. Les navires y accostent facilement. A l'exception de l'approche qui est une construction solide le tout se compose de piles et d'arches recouvertes d'un tablier en madriers. Le sommet de l'approche est recouvert de pierres cassées et de gravier, l'intérieur est formé de fascines et de pieux. En 1884 quand cette jetée fut mise sous le contrôle du ministère, elle fut entièrement réparée ; le tablier, les longrines les défenses, etc., furent renouvelées. On a dépensé de temps en temps de petites sommes pour réparation de l'approche à sa partie intérieure.

Dans le cours de l'année une somme de $40 fut dépensée à poser de la pierre cassée et du gravier sur l'approche là ou le chemin était enfoncé.

ILE DE BOIS.

Les Iles-de-Bois, Lot 62, sont situées sur le détroit de Northumberland, à environ 15 milles à l'ouest du cap à l'Ours, et sont le point le plus au sud-ouest de l'Ile du Prince-Edouard. Elles sont au nombre de deux, et s'étendent parallèlement à la côte, dont elle se trouvent éloignées d'environ un demi-mille. Elles sont reliées ensemble par une petite plage de sable et par une autre plage s'étendant de l'extrémité ouest de l'île occidentale jusqu'au continent. Ces plages ont une longueur totale de près d'un mille et entourent un étang mésurant à peu près 300 acres de superficie et ayant son issue au coin sud-est.

Cet étang n'est pas assez profond pour être accessible même aux barques. Afin de permettre aux barques et aux navires d'un faible tonnage de trouver un abri dans ces parages, le gouvernement local fit construire à l'est des barres de sable et parallèlement à la côte, une jetée de 2,030 pieds de longueur, de diverses hauteurs et épaisseurs, établie sur une fondation de fascines et de pierre et pourvue d'une superstructure en pièces de bois posées à encaissement. On s'attendait que la marée en sortant de l'étang minerait peu à peu les bancs de sable et que le chenal ainsi formé se creuserait graduellement, mais il n'en fut pas ainsi.

En 1878-79, le ministère fit construire un brise-lames de 350 pieds de longueur du côté ouest de l'entrée, et dans le cours de la même année on essaya de creuser le chenal le long du brise-lames oriental ; mais les travaux durent être abandonnés.

Entre les années 1880 et 1885, la somme de $8,871.16 a été dépensée à prolonger le brise-lames occidental, et dans le cours de l'année 1886, la somme de $1,000 a été dépensée à réparer le brise-lames oriental. Au mois de décembre 1893, un contrat a été passé pour la reconstruction et la réparation du brise-lames oriental, et, à la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux était terminé.

Le 30 novembae 1894, les travaux ont été terminés à la satisfaction du ministère. La profondeur de l'eau a déjà augmenté de 2 pieds, et tout indique qu'elle augmentera encore sans qu'il soit nécessaire de draguer.

Durant le cours de l'exercice financier 1895-96, une somme de $686.63 a été dépensée pour la construction d'un pilotis jointif le long du chenal au côté intérieur du brise-lames à l'endroit appelé " Place de chargement " afin d'empêcher l'affouillement de la fondation du brise-lames. Cette construction sur pilotis est faite en espars de bois dur d'un diamètre de 9 pouces aux petits bouts et enfoncés de 8 à 10 pieds. Leurs sommets sont fixés aux pièces de parements avec trois ou quatre boulons de fer rond d'un pouce.

PROVINCE DE QUÉBEC.

BAIE SAINT-PAUL.

La baie Saint-Paul, comté de Charlevoix, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles à l'est de Québec.

Au mois de mai 1895 on a commencé le prolongement du quai de cette localité, sur une longueur de 190 pieds et une largeur de 30 pieds. Ce prolongement a été achevé au mois d'octobre dernier. L'ouvrage s'est fait par contrat et a coûté, y compris les frais d'inspection, $5,945.00.

L'approche du quai a été aussi exhaussée de 2½ pieds sur une longueur de 260 pieds. On y a posé 18 toises de pierre à lest et un tablier en madriers de 3 pouces, et on a renforcé la partie du quai en face de la mer au moyen de 30 défenses. Une partie du tablier du quai, proprement dit, a été renouvelée. On a posé 300 madriers de 3 pouces. Ces réparations furent faites à la journée dans le cours du mois de novembre et ont coûté $900.42.

Les grandes mers montent de 20 pieds et les petites de 13 pieds.

BERTHIER (EN BAS).

Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 30 milles à l'est de Québec.

Durant les mois d'octobre et de novembre 1895, le tablier du quai de cette localité a été partiellement renouvelé. On y a posé 600 madriers de 3 pouces. Le plan incliné servant de débarcadère, a été réparé. Deux poteaux d'amarrage ont été renouvelés, et une des treuils, qui lèvent le plan incliné a aussi été réparée.

L'ouvrage fut fait à la journée et coûta $255.27.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites montent de 13 pieds.

CHATEAUGUAY.

Châteauguay est situé dans le comté du même nom, sur la rivière Châteauguay qui se jette dans le lac Saint-Louis, à 24 milles au sud-ouest de Montréal.

Une rangée de pilotis jointifs, longue de 145 pieds, a été placée le long du vieux quai sur la rivière Châteauguay à une distance moyenne de 4 pieds de sa façade. Il y fut enfoncé 128 pieux de 12 pouces en pruche, à une profondeur moyenne de 8 pieds. L'espace entre les pilotis et le quai, ainsi que les trous et les inégalités dans ce dernier, furent remplis avec de la pierre, et on y superposa du gravier sur une épaisseur de deux pieds pour faire un chemin.

Les travaux furent terminés le 28 octobre 1895, et coûtèrent $1,296.47.

Le quai est actuellement en bon état. Il a une longueur de 145 pieds et une hauteur de 8½ pieds audessus du niveau de l'étiage. La profondeur de l'eau à son extrémité inférieure est de 9 pieds, et de 4 pieds à son extrémité supérieure.

CHICOUTIMI.

Chicoutimi, situé dans le comté de ce nom, est à la tête de la navigatisn sur la rivière Saguenay, à 7½ milles en amont de Tadoussac.

Dans le cours de l'exercice 1895-96, la partie nord-est du quai fut lambrissée en pièces d'épinette rouge de 5 pouces, sur une longueur de 250 pieds et l'extrémité nord fut lambrissée sur une longueur de 45 pieds. Le tablier fut complété et les hangars peinturés. Dépenses $1,998.61.

ÉTANG-DU-NORD.

L'Etang-du-Nord se trouve à l'extrémité occidentale de l'île aux Meules (Grind Stone, une des iles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent. L'île en question a une forme irrégulière et mesure environ 7½ milles de longueur sur 4½ de largeur. La côte présente des criques et des anses assez poissonneuses. Le principal poste de pêche dans ces parages se trouve à l'Etang-du-Nord. Dans ces criques et ces anses l'eau a une profondeur de 3 à 5 pieds à marée basse, et les bateaux peuvent s'y abriter en toute sûreté.

Dans le cours de l'exercice financier expiré le 30 juin 1896 la somme de $838.61 employée à acheter et placer 60 toises (ou 480 verges cubes) de pierre dans le brise-lames pour le renforcer. Des pièces de parement furent renouvelées, ainsi que le lambris et le tablier aux endroits nécessaires.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est située dans la baie des Chaleurs, à 21 milles sud-ouest de Percé et à environ 30 milles au nord-est de Port-Daniel.

En 1892, un quai long de 457 pieds fut construit à la Pointe de Robin ; la largeur de ce quai variant à son sommet de 25 pieds 4 pouces à 37 pieds 9 pouces à l'extrémité extérieure.

Le 8 mai, un contrat fut passé avec M. F. B. Atkinson pour la construction d'un prolongement à ce quai. Le but de cette nouvelle construction était de donner plus d'avantage aux bateaux qui y viendraient s'y mettre à l'abri.

L'ouvrage fut commencé et completé dans le cours de l'exercice 1895-96 et consistait en une pile additionnelle de 104 pieds de longueur, du côté de la mer et 102 pieds 6 pouces du côté intérieur, sur une largeur de 40 pieds 4 pouces à son extrémité extérieure.

Les grandes mers montent de 6 pieds 6 pouces.

ILE-AUX-COUDRES.

L'Ile aux Coudres, comté de Charlevoix, est à 62 milles à l'est de Québec. Le quai est situé sur la rive nord de l'île. Dans le cours du mois d'octobre ce quai fut réparé. Les pièces de parement brisées par les glaces furent renouvelées et lambrissées. Six nouvelles défenses furent posées. Les cornières en fer furent renouvelées, ainsi que les longrines du tablier et quelques madriers. Le lest s'étant vidé à travers la partie brisée des paremeuts, 10 toises de pierres y furent posées.

L'ouvrage fut fait à la journée et coûta $359.02.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 13 pieds.

LACOLLE.

Le village de Lacolle est situé dans le comté de Saint-Jean. Le quai, généralemene connu sous le nom de quai de Lacolle, est cependant situé sur le côté est de la rivièrt Richelieu, dans le comté de Missisquoi, à 2 milles de Lacolle.

La moitié du côté ouest du quai sur une surface de 100 pieds sur 40 pieds fut entièrement réparée. Toutes les longrines du tablier furent renouvelées ainsi que le tablier en

madriers de pruche de 3 pouces. Les pieux, le long de la façade de l'ouest, étant tous pourris, furent rasés jusqu'à deux pieds au-dessus du niveau de l'eau basse et de nouvelles têtes furent posées.

Le hangar du gouvernement, situé sur le quai fut aussi réparé et repeinturé.

L'ouvrage fut fait d'une manière satisfaisante et coûta $726.36. Le quai est actuellement en très bon état.

DÉBARCADÈRES—EN BAS DU SAINT-LAURENT.

Afin de procurer des places d'attérissage aux pêcheurs de la côte, dans le bas du fleuve Saint-Laurent, le ministère a, dans le cours des deux dernières années, fait exécuter des travaux qui ont eu d'heureux résultats.

Dans le cours de l'année, une somme de $1,987.91 a été dépensée pour enlever des des cailloux et du roc aux localités suivantes : Anse à Grisford, Trois Ruisseaux, Anse à Louise, Anse de Jersey, Anse du Cap-Rosier, Rivière-au-Renard, Petit-Cap, Echorine, et Pointe Jaune.

LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Une somme de $2,000 fut votée pour certains travaux nécessaires aux brise-glaces. Une partie de ce montant a été employée à la construction d'un mur de protection au sud du principal brise-glace et une autre partie à exhausser de 9 pieds sur une longueur de 103 pieds le caisson du mur de soutènement contigu à ce même brise-glaces. L'ouvrage fut achevé en décembre 1895.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent dans le comté de Charlevoix à 70 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre dernier le tablier du quai et les longrines ont été renouvelées en partie ; 500 madriers de 3 pouces et 450 solives de 10 × 10 furent employés. Le garde-fou du côté est fut aussi réparé.

Le travail a été fait à la journée et a coûté $388.90.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 6 pouces.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis d'Hochelaga.

Au printemps de 1895 une partie du revêtement, de la façade ouest de la jetée, sur une longueur de 150 pieds, et à peu près à 100 pieds en deçà de la tête, fut brisée et emportée par la glace, et quelques-unes des pièces de parement furent broyées. Les réparations nécessaires ont été faites. Comme le matériaux étaient déjà rendus sur les lieux, les dépenses se réduisirent au coût de la main d'œuvre. Elles furent de $134.54.

MATANE.

Le village de Matane, comté de Rimouski, se trouve sur les deux côtés de la rivière Matane, laquelle se jette dans le Saint-Laurent sur la rive méridionale.

Ce village est éloigné de 30 milles de la station du Petit-Métis, point le plus rapproché sur la ligne du chemin de fer Intercolonial ; sa distance de Québec est d'environ 240 milles.

Les travaux faits à Matane dans le cours de l'exercice financier, expiré le 30 juin 1896, comprennent la continuation et l'achèvement des réparations commencées en 1894-95 au brise-lames, à l'embouchure de la rivière Matane, sur la rive gauche. Les pieux furent renouvelés sur une longueur de 160 pieds et les coins de la jetée furent réparés. Les pieux consistaient en des pièces de bois de 10 pouces d'équarrissage, de toute la hauteur du brise-lames. Chaque pièce a été enfoncée jusqu'à un pied de profondeur et bien chevillée avec des boulons de fer rond, longs de 20 pouces. Une rangée de grosses pierres a été placée en avant du brise-lames afin d'empêcher l'affouillement du sable par la mer.

Cinq cornières en fer de 4 pouces par 3½ pouces ont été fixés au coin du côté de la mer. Les dépenses se sont élevées à $572.81.

Les grandes mers montent de 12 pieds.

MALBAIE.

La Malbaie est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, à 85 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre dernier, environ 13 toises de lest furent posées dans le nouveau prolongement du quai, construit en 1893, afin d'en compléter le remplissage, 370 madriers du tablier du quai furent remplacés. Le garde-fou du côté ouest fut renouvelé sur une longueur de 80 pieds et celui du côté est fut réparé et peinturé. De menues réparations furent aussi faites dans le cours de la même saison.

L'ouvrage a été fait à la journée et coûta $307.68.

Les grandes mer montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 6 pouces.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La petite rivière Saint-François est située dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 45 milles à l'est de Québec.

Pour faciliter l'approche des goélettes qui entrent dans cette rivière à mer haute et leur permettre d'échouer sans danger à mer basse les cailloux ont été enlevés sur une partie de la grève.

130 cailloux variant en grosseur de 1½ à 2 verges cubes ont été cassés et enlevés, ainsi que d'autres plus petits.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $398.98.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 13 pieds.

PHILIPSBURG.

Le village de Philipsburg est situé sur la rive nord de la baie de Missisquoi, sur le lac Champlain, dans le comté de Missisquoi.

Au 29 juillet 1895, un contrat fut passé entre M. Olivier Lefebvre et le ministère pour la construction d'un débarcadère à cet endroit pour la somme totale de $9,942.00.

Les travaux furent commencés durant la dernière partie du mois d'août 1895, mais n'étaient pas tout à fait achevés à l'expiration de l'exercice financier.

Au 26 décembre 1895, durant une violente tempête de vent nord-ouest, qui poussa les glaces d'une manière extraordinaire, le brise-lames ou la tête de la jetée, qui venait d'être placé dans la position voulue, fut entraîné sur une distance de 115 pieds vers le rivage et à 20 pieds vers le sud. Au 8 janvier il fut remis avec beaucoup de difficultés dans sa position actuelle. Permission fut donnée à l'entrepreneur de le laisser à cet endroit, pourvu qne le montant du contrat fut réduit en proportion de la diminution dans la longueur des travaux. Cette réduction a été estimée à $488.94. La profondeur de l'eau à la tête de la jetée n'a pas été affectée par ce changement.

La jetée consiste en un brise-lames ou tête, long de 120 pieds et large de 25 : en une chaussée, sur chevalets, longue de 302 pieds et large de 30 ; et d'un terrassement formé de terre et de pierre long de 285 pieds et large de 30 au sommet avec des talus

latéraux dans la proportion de 1½ à 1. Il y a une profondeur de 7½ pieds à la tête de la jetée à eau très basse et le sommet du tablier est à 10 pieds au-dessus du même niveau.

Après l'achèvement de la jetée il a été nécessaire d'entasser des pierres sur les talus de la partie supérieure du terrassement depuis le niveau de l'eau basse jusqu'à son sommet et d'y poser des poteaux d'amarrage. L'entrepreneur a consenti à faire ces divers travaux à un prix raisonnable et il les acheva d'une manière satisfaisante.

Le montant disponible, pour la construction de cette jetée, était de $10,500.00, c'est-à-dire $6,500.00 votées par le parlement et $4,000.00 souscrites par la municipalité de Philipsburg.

Le montant total dépensé fut de $11,114.48.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

La Pointe-aux-Esquimaux est située dans les comtés-unis de Chicoutimi et du Saguenay, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 525 milles en aval de Québec.

Le quai acheté par le gouvernement en 1895, avait une longueur de 125 pieds et une largeur de 30. Durant le cours de l'exercice 1895-96, il fut prolongé de 60 pieds par la construction d'une pile de 30 pieds carrés sur 45 pieds de hauteur, placée immédiatement au bout de l'ancien quai auquel il fut réuni par une plate-forme longue de 30 pieds. Tout l'ouvrage fut lambrissé.

Le quai a une longueur actuelle de 185 pieds et la profondeur de l'eau est de 25 pieds à mer basse, à son extrémité du large.

Le montant dépensé a été de $4,028.42.

RIVIÈRE DU LIÈVRE—PETITS RAPIDES.

L'écluse et le barrage que le ministère a fait construire sur cette rivière se trouvent près des Petits Rapides, à 12 milles en amont du village de Buckingham. L'écluse a 150 pieds de longueur entre les portes, et 31 pieds de largeur, la chute étant de 13 pieds 9 pouces à eau basse.

Durant le cours de l'année il y a eu dans l'écluse 572 entrées de toute sorte, comprenant des radeaux de dormants de chemin de fer, et quelques radeaux de billots. Le péage prélevé s'est monté à $230.35. La suspension des travaux des mines de phosphates et la fermeture des scieries de MM. Grondin et Racicot sont la cause de la diminution des recettes.

Quelques réparations ont été faites sur le terrassement du côté ouest qui s'était enfoncé en quelques endroits. Ces enfoncements ont été remplis et nivelés. Les dépenses se sont montées à $115.

La couverture de la résidence du gardien de l'écluse a été réparée avec de la tôle appelée " Canada plate " ce qui a coûté $57.65.

La débâcle de la glace et la crue des eaux, au printemps dernier, causèrent des avaries à la culée du côté ouest de la nouvelle jetée encore inachevée.

A peu près 300,000 billots ont passé dans la glissoire dans le cours de l'année, outre un nombre considérable de pièces de cèdre et d'autres bois de dimension.

RIVIÈRE-DU-LOUP (en bas).

La Rivière-du-Loup ou Fraserville, comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 115 milles à l'est de Québec.

Durant les mois d'août et septembre, le lambrissage du quai, qui avait été arraché par la glace, fut renouvelé et les pièces de parement, en dessous du plan incliné, qui avaient été brisées ont été réparées, et 700 madriers de 3 pouces du tablier ont été renouvelés. De menues réparations furent aussi faites aux bâtisses et au garde-fou.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $451.36.

Les grandes mers montent de 18 pieds et les petites de 12 pieds.

RIVIÈRE NOIRE.

La Rivière Noire, dans le comté de Charlevoix, est un petit village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 109 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'octobre le petit brise-lames commencé en 1893 fut achevé, exhaussé de 2½ pieds avec des pièces de bois rond en cèdre et rempli de lest. Un tablier en madriers de 3 pouces fut posé sur une longueur de 130 pieds et une petite approche en pierre fut aussi construite.

L'ouvrage qui fut fait à la journée coûta $300.35.

Les grandes mers montent de 20 pieds, les petites de 12 pieds 5 pouces.

RIVIÈRE SAINT-MAURICE—DES GRANDES PILES A LA TUQUE.

Cette rivière coule dans une direction sud et se jette dans le Saint-Laurent aux Trois-Rivières.

De son embouchure aux Grandes Piles, soit une distance de 37 milles, cette rivière n'est pas navigable à cause des chutes et des rapides nombreux qui se suivent sans interruption ; mais en amont des Grandes Piles jusqu'à la Tuque, soit une distance de 66 milles, il y a un bon chenal pour les vaisseaux qui tirent moins de deux pieds six pouces d'eau.

Les plus grands obstacles que rencontre la navigation se trouvent aux hauts-fonds de la Mékinac, de la Pointe à Tom, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel, près des Grandes Piles.

On a établi des amers et posé des bouées pour indiquer le meilleur chenal aux endroits les moins profonds entre les Grandes Piles et la Tuque. On a aussi creusé le chenal sur les hauts-fonds de Mékinac, de l'île aux Morpions et de la Pointe à Trudel.

Cinquante-deux amers ont été établis sur la rive pour indiquer le chenal et 72 bouées ont été entretenues pendant la saison de navigation, pour indiquer le meilleur chenal et les endroits les moins profonds de la rivière. Quelques amers ont été réparés et blanchis à la chaux, et quelques-uns ont été placés dans d'autres endroits à cause de changements survenus dans le cours du chenal.

Le creusage du chenal à l'île aux Morpions a été commencé, mais peu d'ouvrage a été fait à cause de la crue subite des eaux.

Le montant dépensé pour ces travaux s'est élevé à $1,568.21, provenant de la somme votée durant l'exercice 1895-96.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska traverse le comté de Yamaska et se jette dans le Saint-Laurent, du côté sud du lac Saint-Pierre, à 8 milles en aval de la ville de Sorel.

L'écluse située à environ 4½ milles de l'embouchure de la rivière a été entretenue en bon état tout l'été.

Elle a été ouverte au 24 avril 1895 et fermée le 21 novembre 1895. Durant cette période 375 entrées ont été faites.

Le montant total dépensé pour le personnel a été de $665.00 et $239.03 pour les réparations et l'entretien ordinaires ; total, $904.03 pris sur l'appropriation de 1895-96.

SAINTE-ANNE DE LA PÉRADE.

Sainte-Anne de la Pérade, dans le comté de Champlain, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, 53 milles en amont de Québec. Cette rivière qui est un des affluents du Saint-Laurent divise en deux parties le village de ce nom.

A la session de 1894 une somme de $10,000 fut votée pour construire des ouvrages de protection dans le village. La municipalité de son côté vota $5,000.

Les travaux projetés furent faits pendant l'hiver 1895 et se composèrent de cinq digues, des longueurs respectives suivantes : Digue n° 1, 140 pieds ; n° 2, 170 pieds ; n° 3, 340 pieds, n° 4, 435 pieds. La 5e digue située près du pont du chemin de fer

Pacifique Canadien est longue de 340 pieds, et celle près du petit chenal sur le côté ouest, a une longueurde 550 pieds.

Ces digues consistent en deux rangées de pilotis enfoncés à une distance respective de 10 pieds et remplies de fascines et de pierres.

Il est à remarquer que le sol, dans lequel ces pilotis ont été enfoncés, est formé d'un sable fin charroyé par la rivière à la suite de l'éboulis de Saint-Alban. Le lit de la rivière s'éleva de 6 pieds à Sainte-Anne à cause de cet éboulement.

Une somme de $14,806.05 fut dépensée durant l'hiver de 1895.

Dans le cours de l'automne de 1895 on s'occupa d'enlever une certaine partie des arbres, souches, etc., qui s'étaient accumulés dans le petit chenal après l'éboulement de Saint-Alban.

Dans le cours de l'hiver de 1896 la digue n° 1 fut reconstruite sur une longueur de 220 et la digue n° 5 fut réparée. Ces digues subirent des avaries considérables par la débâcle de la glace en décembre 1895.

Le montant dépensé durant l'automne de 1895, et durant l'hiver de 1896 s'est élevé à $4,373.90.

SAINTE-ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay est située sur la rive nord de la rivière Saguenay, vis-à-vis de Chicoutimi.

Dans le cours de l'année dernière, la pile, qui avait été construite à une distance de 250 pieds au large du quai, fut exhaussée de 8 pieds, et protège suffisamment ce quai durant la débâcle de la glace, au printemps.

SAINTE-CÉCILE DU BIC.

Bic, dans le comté de Rimouski, est une station du chemin de fer Intercolonial à environ 8 milles à l'ouest de Rimouski.

Un quai de 1,140 pieds de longueur a été construit à cet endroit, et dans le cours du mois de juin dernier on utilisa 1,200 madriers pour renouveler le tablier sur une longueur de 400 pieds. Le reste du plancher fut réparé et la rangée supérieure du sommet du quai, des deux côtés, a été renouvelée sur une longueur de 300 pieds. Le quai est actuellement dans un état tel que l'expédition du bois peut s'y faire convenablement pour quelque temps.

Les dépenses se sont élevées à $587.24.

SAINT-FÉLICIEN.

Saint-Félicien est situé sur la rive du lac Saint-Jean, à 18 milles à l'ouest de Roberval qui est le terminus, sur le lac, du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean.

Dans le cours de l'exercice financier 1895-96, $1,999.68 furent employées à construire un quai long de 70 pieds et large de 22 pieds à son extrémité extérieure, où les bateaux tirant 8 pieds d'eau peuvent accoster à eau basse.

Un hangar de 20 pieds carrés a été construit à l'extrémité intérieure de ce quai.

SAINT-IRÉNÉE.

Le village de Saint-Irénée est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Lauront, à 9 milles à l'ouest de la Malbaie.

Le ministère, il y a quelques années, construisit à cet endroit une pile isolée de 78 x 30 pieds, dont la longueur est presque parallèle au rivage.

Durant le cours de l'été dernier un prolongement fut construit dans la direction du rivage. La construction est en pièces de bois carré à joints clos. Sa longueur est de 60 pieds, sa largeur de 20, et sa hauteur moyenne de 30 pieds. Le plus grand côté du prolongement est en droite ligne avec le côté nord-est de la pile actuelle.

La pile qui n'avait pas été lambrissée fut considérablement avariée à son coin du nord-est, par les glaces et les tempêtes durant l'hiver. Au mois de décembre ce coin fut lambrissé en pièces de pruche de 10 pouces carrés, et des défenses furent placées sur toute la longueur du côté du nord-est.

Les plus hautes marées observées durant le mois de septembre dernier furent de 19½ pieds. La profondeur de l'eau à mer basse est de 9 pieds, le long du prolongement.

La somme dépensée durant l'exercice financier a été de $2,909.88.

SAINT-JEAN, ILE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, dans le comté de Montmorency, est situé sur la rive sud de l'Ile d'Orléans, à 22 milles de Québec et 7 milles de Saint-Laurent.

Durant la première moitié du dernier exercice financier les réparations du quai furent achevées. Elles comprirent : le posage de 460 pieds linéaires de pièces de couronnement de 8 par 9 pouces, le lambrissage avec des madriers de 3 pouces en merisier du côté est du quai, depuis le niveau de l'eau toute basse jusqu'au sommet, et l'application de deux couches de peinture aux poteaux d'amarrage et aux pièces de couronnement.

SAINT-LAURENT.

Saint-Laurent, comté de Montmorency, est situé sur la rive sud de l'Ile d'Orléans, à 10 milles à l'est de Québec.

Dans le cours du mois d'août dernier le plancher du quai a été renouvelé presqu'entièrement, sur une longueur de 470 pieds, et les poulies qui servent à monter le plan incliné ont été réparées.

L'ouvrage a été fait à la journée et a coûté $179.17.

Les grandes mers montent de 19 pieds et les petites de 13 pieds.

RIVIÈRE TOULADIE.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata et se jette dans la rivière Saint-Jean à Edmundson, N.-B.

Le lac Témiscouata communique avec le lac Touladie par la rivière Touladie, qui est considérée comme une branche de la Madawaska.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice financier 1895-96 ont été la continuation de ce qui avait été commencé en 1893-94 et poursuivi en 1894-95. Ces travaux comprirent l'enlèvement des cailloux et autres obstructions dans le lit de la rivière et la construction d'un sentier de hâlage le long de la rive. Pour faire ce sentier il a été nécessaire de couper le bois, les buissons, de niveler le terrain et de construire des ponceaux sur les cours d'eau qui se trouvaient sur son parcours.

Le montant des dépenses s'est élevé à $461.55

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, dans le comté de Témiscouata, est un village situé le long du chemin de fer de l'Intercolonial, à 25 milles à l'est de la Rivière-du-Loup.

Les travaux exécutés durant l'année ont consisté à enlever des cailloux et des rochers dans le port et à traîner ces pierres cassées sur le rivage.

Les dépenses se sont élevées à $435.89.

Les grandes mers montent de 16½ pieds.

PROVINCE D'ONTARIO.

BIG BAY.

Big Bay, comté de Grey, est situé sur la baie Georgienne, près de l'entrée de la baie de Colpoy, dans le canton de Keppel, à environ 15 milles au nord du port d'Owen-Sound.

Dans le cours du mois d'octobre dernier, des instructions furent données de faire certaines réparations au débacadère de cette localité. Les travaux ont consisté à entasser de la pierre le long de l'extrémité du caisson, près de la rive, afin de mettre obstacle à l'affouillement causé par un petit cours d'eau.

Les dépenses se sont élevées à $51.39.

CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington est le chenal qui traverse la grève de Burlington et qui relie les eaux du lac Ontario à celles de la baie de Burlington ou du port de Hamilton.

Le niveau de l'eau des lacs étant très bas, il a été jugé impossible, à moins d'énormes dépenses, de se servir du grand chalan pour faire la traverse du chenal, dans le cours de l'automne. Comme durant l'hiver le trafic est peu considérable et que la construction du pont avançait rapidement, il n'a pas été trouvé nécessaire d'ouvrir ce chenal. Les piétons ont été traversés au moyen du bac.

Le montant dépensé pour l'entretien de la traverse du 1er juillet 1895 au 30 juin 1896, a été comme suit :—

Gages	$759 96
Réparations, etc	57 65
Total	$817 61

Un chemin d'approche, long de 400 pieds, avec un mur en pierre perdue, donnant sur la baie au côté de l'ouest, a été construit avec des matériaux pris sur la plage au nord du chenal. Ce chemin devant relier avec le chemin public le pont tournant, actuellement en construction. Le montant dépensé pour ces travaux s'est élevé à $2,070.60.

COLLINGWOOD.

Collingwood, est situé sur la partie sud-est de la baie Georgienne, dans le canton de Nottawasaga, comté de Simcoe, à 94 milles par chemin de fer de Toronto. Sa population est de 6,000 habitants.

Au 22 juillet dernier des instructions furent données de dépenser une somme n'excédant pas $2,500 pour faire certaines réparations au brise-lames, à l'entrée du port. Au mois d'août les travaux à la journée commencèrent activement sous la conduite d'un contremaître et se continuèrent jusqu'au 12 novembre, lorsque la rigueur de la saison y mit obstacle. Au mois de mai dernier les travaux furent repris et achevés. Le montant total fut dépensé vers le 30 juin.

Dans le cours de décembre dernier, autorisation fut donnée de réparer la fondation du phare établi sur le brise-lames, le montant à dépenser étant de $200. Mais comme ces travaux ne purent pas être faits en hiver à cause de l'accumulation des glaces sur le brise-lames, ils ne commencèrent qu'au mois d'avril pour s'achever au mois de mai dernier.

COBOURG.

Cobourg est situé dans le comté de Northumberland, sur le lac Ontario, à 69 milles, par chemin de fer, à l'est de Toronto, sur la ligne principale du Grand Tronc.

Au 25 octobre 1895, autorisation fut donnée de faire certaines réparations à la jetée de l'est et à la jetée Langevin dans le port de Cobourg. Les travaux, qui se firent à la journée, furent poussés activement et achevés dans le cours de janvier 1896.

KINCARDINE.

Kincardine est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore qui se jette dans le lac Huron, à 31 milles au nord de Goderich, et à 30 milles de Southampton. C'est le terminus du Grand Tronc (division Wellington, Grey et Bruce).

Dans le cours du mois d'août 1895, $30 furent dépensées pour faire des réparations nécessaires à la jetée du nord.

KINGSTON.

Kingston, comté de Frontenac, est situé à l'extrémité inférieure du lac Ontario, à 172 milles à l'ouest de Montréal et 161 milles à l'est de Toronto.

Les travaux d'enlèvement du haut-fond de la Pointe-Frédéric, ont commencé au 1er juillet et se sont continués jusqu'au 5 octobre 1895. Durant cette période 1,533 verges cubes de roc, mesuré sur le chalan, ont été enlevées et livrées à divers individus qui ont enlevé le déblai à leurs frais de sorte que cela n'a rien coûté au ministère.

Jusqu'à présent il a été possible d'enlever ce roc sans le faire sauter, mais cela ne peut être continué plus longtemps. La couche de roc, à enlever jusqu'à la profondeur requise, est tellement épaisse que l'usage d'agents explosifs sera nécessaire à l'avenir, pour le détacher du fond. Ce haut-fond étant découvert, le forage pourrait mieux se faire pendant l'hiver, et puis on pourrait faire sauter le rocher dans la saison d'été.

Les dépenses pendant l'année se sont élevées à $3,829.31.

LACS SIMCOE ET COUCHICHING.

En avril 1896, des travaux furent commencés à l'embouchure du lac Couchiching, à la tête de la rivière Severn, entre les comtés de Simcoe et d'Ontario.

Le but de ces travaux était de régulariser le niveau de l'eau entre les lacs Simcoe et Couchiching. Dans cette localité comme partout ailleurs le déboisement des terres et le nettoyage des cours d'eau avaient eu pour résultat d'augmenter la crue des eaux au printemps, et de les rendre très basses à l'automne.

Les eaux du lac Couchiching, se déchargeant par d'étroits chenaux sur un lit de granit, ne s'écoulaient pas assez rapidement au moment de la crue pour permettre la culture des terres environnant le lac Simcoe. C'est pourquoi le ministère fit élargir deux ou trois de ces décharges au-dessus de la ligne d'eau basse et faciliter ainsi le passage de l'eau haute sans changer le niveau de l'eau basse.

Les travaux ont été faits à la journée avec l'outillage fourni par le ministère.

Avant l'expiration de l'exercice financier l'élargissement des "Petites Chutes" fut complété et celui des "Grosses Chutes" fut à moitié terminé.

Comme des réprésentations ont été faites que la décharge plus rapide des eaux rendrait dangereuse la navigation durant le temps de l'eau basse, il a été décidé de poser un barrage mobile en bois rond à chaque embouchure, afin de limiter le cours de l'eau à l'époque de l'eau basse, et un barrage, tel que ci-dessus mentionné, fut placé aux "Petites Chutes" après que le creusage fut terminé.

Les dépenses durant l'exercice financier se sont montées à $2,416.48.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, dans le comté de Bruce, et à une distance d'environ 35 milles au nord-est de Wiarton.

Au 25 mai dernier, autorisation fut donnée de dépenser la somme de $83 en réparations au débarcadère de cet endroit.

Ces réparations consistaient principalement à renouveler une partie des madriers du plancher et des solives ; 300 pieds linéaires de pièces de cèdre de 6 x 8 pouces ; 4,600 pieds, mesure de planche, de madriers de pin de 3 pouces, et 125 livres de fiches de fer servirent à ces réparations. Les travaux ont été terminés au mois de juin dernier.

MORPETH.

Morpeth est situé dans la division électorale de Kent, sur la rive nord du lac Erié, à environ 10 milles à l'est de Rondeau.

Dans le cours de l'année la somme de $337.64 fut dépensée à faire les réparations nécessaires au débarcadère de cette localité. L'ouvrage a été fait à la journée. Les travaux ont été commencés au 7 août et achevés au 9 septembre ; 11,935 pieds de bois ont été employés pour mettre cette jetée en bon état.

OAKVILLE.

Oakville est situé dans le comté de Halton, sur le lac Ontario, à 25 milles, par chemin de fer, au sud-ouest de Toronto.

Durant l'exercice 1895-96 la somme de $499.93 fut dépensée à réparer et à niveler la jetée de l'est, à son extrémité extérieure, sur une longueur de 200 pieds. Les travaux commencés dans le cours du mois de mai furent achevés dans le cours du mois de juin. L'ouvrage se fit à la journée.

Pour ces réparations il fut employé 15,570 pieds de pièces de bois ; 320 pieds de menu bois ; 1,904 livres de fer pour boulons, et 100 verges cubes de pierre. Les travaux et la surveillance coûtèrent $120.69.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound est situé dans le canton de Sydenham, comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Sydenham. C'est le terminus du chemin de fer Pacifique Canadien (division Toronto, Grey et Bruce) et de la ligne de steamers de cette compagnie, sur les lacs d'en haut. C'est aussi le terminus de l'embranchement du Grand Tronc (division de la baie Georgienne et lac Erié).

Au mois d'octobre 1894, un contrat a été passé avec MM. Porter et Canan, de Wiarton, pour la construction d'une palée de protection, en face de l'esplanade, au côté ouest du port, sur une longueur de 1,550 pieds. Le montant total du contrat était de $10,630. Les travaux commencés au cours du mois de mai furent poussés activement et terminés dans le cours du mois d'août dernier.

En novembre 1895, des instructions furent données de renforcer les défenses de la palée, en avant du revêtement, avec deux liens intérieurs en fer de 4 pouces par $\frac{3}{8}$, afin d'empêcher ces défenses d'être brisées par les bateaux. Cet ouvrage donné à la journée a été achevé au cours de décembre dernier et a coûté $650.62 ; 16,240 livres de fer pour liens et 3,450 livres de fer pour fiches furent employées. Les dépenses, pour main-d'œuvre et surveillance, se sont élevées à $224.00.

Dans le cours du mois de mai dernier, autorisation a été donnée de dépenser la somme de $1,600 pour faire du dragage dans le port et remplir l'espace en arrière de la palée, avec le déblai. L'outillage de MM. Porter et Canan fut loué pour exécuter ces travaux, à raison de $8 par heure d'ouvrage. Les travaux ont été commencés le 27 juin et terminé le 17 juillet. Le dragueur a été en opération durant 192½ heures, au prix de $1,540 et a enlevé du port une quantité considérable de déblais.

Les gages de l'inspecteur se sont élevés à $57.73. La somme totale pour le dragage fut de $1,597.73.

PORT-DOVER.

Port Dover est situé dans le comté de Norfolk, sur la rive nord du lac Erié, à une distance d'environ 26 milles, par chemin de fer, de Brantford. C'est une station du Grand Tronc.

Le 5 novembre 1894, un marché fut passé entre la Compagnie de navigation des steamers des Etats-Unis et d'Ontario et le ministère des travaux publics pour l'exécution de certains travaux à l'entrée du port de Dover ; la compagnie devant recevoir une subvention de $15,000 à l'achèvement des travaux, à la satisfaction du ministère.

La compagnie dépensa environ $45,200.00 pour le dragage et les constructions nécessaires pour établir sur le lac une ligne de bateaux traversiers.

Le 5 novembre dernier, un certificat fut émis, constatant que la compagnie avait droit à la subvention des $15,000.

Dans le cours du printemps et de l'été derniers la compagnie fit d'autres améliorations en creusant le port aux abords des jetées et sur le passage des bateaux traversiers.

PORT-ELGIN.

Le Port-Elgin est situé dans la division électorale de la partie sud du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à environ 24 milles au nord de Kincardine et 4 milles au sud de Southampton. C'est une station du Grand Tronc, mais le chemin de fer ne se continue pas jusqu'au port.

Au 10 mai 1895, autorisation fut donnée de placer trois organeaux sur l'éperon du brise-lames à Port-Elgin. Ce qui fut fait dans le cours du mois de juillet dernier, au prix de $29.50.

Une brèche dans le brise-lames fut remplie. Ces réparations, y compris les matériaux et la main d'œuvre, s'élvèrent à $150.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé dans le comté de Durham, sur la rive nord du lac Ontario, à une distance de 63 milles, par chemin de fer, à l'est de Toronto.

Au 22 juillet dernier, autorisation fut donnée de faire certaines réparations à la jetée de l'est de Port-Hope et d'y dépenser à cet effet une somme n'excédant pas $800 ; cet ouvrage devant être fait à la journée.

Ces travaux commencèrent immédiatement et 1,900 pieds de bois de construction et 900 livres de fer y furent employés.

Les frais de la main-d'œuvre et de la surveillance s'élevèrent à $432.75 ; et le solde du montant déboursé servit à l'achat des matériaux.

THESSALON.

Thessalon est situé sur la rive nord du chenal nord (du lac Huron) dans le district d'Algoma.

Au 3 avril 1895, un contrat a été passé avec MM. Read et Green, d'Owen-Sound, pour la construction d'un débarcadère à cet endroit.

La jetée, formant ce débarcadère, consiste en une construction en caisson avec une superstructure, longue de 325 pieds et en une approche en pierre, longue de 80 pieds, faisant un total de 405 pieds. Les travaux furent commencés en juillet 1895, entièrement achevés et acceptés par le ministère en octobre de la même année.

Le coût total pour travaux et inspection fut $8,658.

PORT DE TORONTO—TRAVAUX A L'ENTRÉE DE L'EST.

Dans le cours de l'exercice financier 1895-96, deux caissons furent immergés sur le côté ouest du chenal ; ce travail termine ce que l'on a l'intention de faire pour le présent à la jetée de l'ouest—33,600 pieds linéaires de bois furent employés en pièces de parement, traversines et longrines, dans la construction des jetées, et 159,932 pieds de madriers furent posés ; 5,680 verges cubes de pierre furent placées dans les caissons et la superstructure et 2,640 verges cubes de grosses pierres furent posées autour des extrémités de la jetée.

La drague enleva du chenal et du lit des caissons 18,140 verges cubes de sable.

Il se fait actuellement un relevé du port, qui donnera des renseignements d'une grande valeur.

PROVINCE DE MANITOBA.

QUAI DE HNAUSA—LAC WINNIPEG.

Hnausa est un établissement islandais, situé sur la rive ouest du lac Winnipeg, Manitoba, à environ 52 milles au nord de Selkirk-ouest, et 70 milles au nord de Winnipeg.

Vu l'augmentation du commerce, le long de la rive ouest du lac Winnipeg, et de l'importance de cet établissement, un quai fut construit à Hnausa.

Les travaux ont été donnés par contrat à M. Peter McVeigh, d'Ottawa, pour la somme de $5,870, et commencés dans le cours du mois de juin 1895.

Le quai consiste en un caisson, à parements ouverts, long de 300 pieds, large de 20 pieds rempli de pierres et d'une approche de 60 pieds en pierre et terre.

L'entrepreneur n'ayant pu achever les travaux à l'époque indiquée dans son contrat (15 octobre 1895), cet ouvrage lui fut enlevé et fut achevé à la journée dans le cours de février 1896.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

RIVIÈRE COLOMBIE.

La rivière Colombie prend sa source dans plusieurs petits lacs qui se trouvent entre les Montagnes Rocheuses et les monts Selkirk, un peu au sud du 50e parallèle de latitude nord. Le plus haut de ces lacs est séparé de la rivière Kootenay—(laquelle a sa source au centre des Montagnes Rocheuses, à quelques milles au nord du 51e parallèle)—par un banc de sable et de gravier d'un mille et demi de largeur et d'une altitude de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer.

La rivière Kootenay, à cet endroit, est, durant la hauteur ordinaire de l'eau, à environ neuf pieds au-dessus du niveau du lac Colombie supérieur. Tandis que la rivière Kootenay coule dans une direction sud-est vers la frontière, la rivière Colombie prend une direction tout opposée vers la ligne du chemin de fer du Pacifique, à Golden, à environ 130 milles au nord-ouest du canal Flat.

Cette partie est connue sous le nom de *Rivière Colombie en aval de Golden* et est navigable actuellement pour des bateaux d'un faible tirant d'eau, lorsque la rivière est libre de glaces.

A partir de Golden la rivière Colombie suit (avec à peu près la même course) le côté sud de la ligne du chemin de fer jusqu'à Donald, où elle traverse au côté nord et continue ainsi jusqu'à Beaver. On croit que les bateaux peuvent se rendre de Golden à Donald, mais non jusqu'à Beaver. La rivière à ce dernier endroit s'éloigne de la ligne du chemin de fer et continue sa course jusqu'à Big Bend, où elle revient vers le sud

Jnsqu'à Revelstoke, et là elle est encore traversée par le chemin de fer du Pacifique. La distance de Beaver à Big Bend (en faisant le tour) est d'environ cent soixante-quatorze milles et quart.

A environ trente milles en amount de Revelstoke, la rivière se jette dans le lac Upper Arrow franchissant une barre de sable mouvant en forme d'éventail. A partir de ce lac, qui a une longueur d'environ quarante trois milles, la rivière se rend jusqu'au lac Lower Arrow, distance de 18 milles, d'où elle continue sa course vers le sud sur un parcours de quarante-huit milles, plus ou moins. La rivière entre les lacs prend le nom de "Narrows." La plus grande largeur de ces deux lacs n'excède pas quatre milles. Du lac Lower Arrow aux rapides de Kootenay, distance de 21 milles, la rivière est large et profonde, et le courant est fort, bien qu'il n'y ait pas de courbes à angles aigus. Cette partie est connue sous le nom de "Rivière Colombie, en amont de Revelstoke."

Après avoir passé les rapides et l'embouchure de la rivière Kootenay, sur le côté gauche, la Colombie continue son cours, qui est rapide, large, à courbes saillantes, et divisé à deux ou trois places par des îles rocailleuses, jusqu'à la frontière internationale, en amont du Fort-Sheppard, à une distance de trente-deux milles de la tête des rapides. Sa direction générale va vers le sud. Cette partie de la rivière est connue sous le nom de "Rivière Colombie en amont de Kootenay."

La vallée de la rivière, du côté sud, depuis Big-Bend, est resserrée entre deux chaînes de montagnes, les montagnes de Selkirk à gauche et les montagnes de Gold Range, à droite. A l'approche des lacs les montagne s'abaissent d'une façon remarquable.

Les bords et le lit de la rivière sont généralement composés de sable et de gravier. On y trouve du bois en grande quantité et quelques rochers.

RAPIDES KOOTENAY.

Les améliorations qui ont été faites dans cette partie de la rivière Colombie ont été d'un immense avantage pour la navigation. Après que les travaux furent poussés le plus loin possible avant la crue des eaux, les bateaux à vapeur de la Cie de Nav. de C. et K. purent passer les rapides sans être tirés à la cordelle, mode de navigation qui faisait perdre beaucoup de temps et qui n'était pas sans danger.

Ces travaux comprirent : 1° Le prolongement, l'achèvement et le renouvellement du caisson, sur le côté gauche des rapides principaux, ainsi que l'enlèvement de plusieurs gros cailloux placés vis-à-vis du caisson, dans le chenal et ses environs, à eau basse. 2° La construction d'un barrage avec une aile et d'un ouvrage de protection sur le côté opposé le long des rapides inférieurs. 3° L'établissement de balises et de bouées pour indiquer le chenal dans les détroits ou rapides supérieurs.

Le coût de ces travaux a été de $3,152.73 employés de la manière suivante :—

Gages	$2,340 00
Remorqueur et sonnette	320 00
Matériaux	173 77
Inspection	193 85
Divers	125 11
Total	$3,152 73

EN AVAL DE GOLDEN.

Le dragueur *Muskrat* fonctionna sur la rivière Colombie, en aval de Golden, durant le dernier exercice financier, du 1er juillet au 31 octobre 1895, et du milieu d'avril à la fin de juin suivant.

Les dépenses courantes, les réparations et les renouvellements durant les périodes ci-dessus mentionnées se sont élevées à la somme totale de $2,489.83, détaillées de la manière suivante :

Gages	$1,594 79
Approvisionnements	469 98
Magasins	20 20
Equipement	107 05
Bois	4 00
Divers, comprenant fret, prix de passage, etc	293 81
Total	$2,489 83

Le personnel de l'équipage se composait de cinq personnes, viz : capitaine et mécanicien, un chauffeur, deux matelots et un cuisinier.

Durant la première période ci-dessus mentionnée le dragueur fonctionna pendant 45 jours et enleva 9,405 verges de sable et de gravier. Durant la deuxième période le dragueur fonctionna pendant 155 jours. Tout l'équipage s'occupa à couper des fascines, à construire et à remplir des barrages en aile, ainsi qu'aux autres travaux en rapport avec l'amélioration du chenal. Dans le cours de la saison cinq jours seulement furent employés à réparer le dragueur. Le dragage commença au Port-Adela, sur le lac de la Vase et se continua sur la rivière jusqu'au lac Windemere et de l'extrémité inférieure de ce dernier lac jusqu'à 3½ milles en amont de Salmon Beds.

Au 31 octobre, le *Muskrat* fut mis en hivernement.

Vers le milieu du mois d'avril dernier, l'équipage fut engagé, mais à cause de l'extrême eau basse, (bien que le printemps commença de bonne heure, la crue des eaux se fit lentement,) le dragueur ne put être mis à flot avant le 16 mai. De sorte qu'il ne resta que six semaines d'ouvrage avant la fin de l'année. La température s'étant maintenue froide la crue des eaux n'atteignit pas la hauteur favorable aux opérations du dragueur, avant le mois de juin, c'est-à-dire un mois plus tard que l'année précédente.

Les travaux exécutés durant cette dernière période comprirent l'achèvement des barrages commencés à l'automne, le creusage de trous profonds pour faire déposer la vase au pied des pentes et l'immersion de matelas en travers de la décharge du lac afin d'empêcher l'affouillement.

Le tableau suivant indique le temps de travail de l'équipage :—

Total	jours		168
Dragage, 10,820 verges cubes	"	56.65	
Coupe des fascines	"	9.20	
Enlèvement des souches et branches d'arbres	"	3.35	
Construction des barrages	"	37.00	
Réparations	"	24.30	
Construction des matelas	"	8.50	
Nettoyage et lavage	"	2.75	
Bois	"	5.10	
Changement de place et voyage	"	18.75	
Changement de place au moyen du câble	"	1.20	
Pomper l'eau	"	1 80	168

Ces travaux qui ont été d'une grande utilité à la navigation, n'ont pu être continués, le montant d'argent disponible étant épuisé.

EN AMONT DE REVELSTOKE.

Dans le cours de l'exercice financier passé, la somme de $218.96 a été dépensée pour l'enlèvement d'obstacles dans cette partie de la rivière Colombie.

RIVIÈRE FRASER.

La rivière Fraser est la plus grande et la plus importante de toutes les rivières de cette province. Elle traverse, ou plutôt pénètre à travers un pays dont les productions sont très variées, mais dont les ressources sont peu développées, soit au point de vue de l'industrie minière, soit au point de vue des produits du sol ou de la forêt. Cette rivière est parfaitement connue depuis une cinquantaine d'années, sinon avant, aussi n'est-il pas nécessaire d'en faire une description étendue dans ce rapport. Sauf en ce qui regarde les travaux, entrepris ou projetés, pour l'amélioration du chenal, de façon à empêcher les bords de s'écrouler et de prévenir les inondations, en même temps que pour faire un chenal permanent pour les navires, depuis la cité de New-Westminster jusqu'à eau profonde dans le golfe de Géorgie.

Le caractère topographique de la Fraser, dans tout son parcours, ressemble sur plusieurs points à celui de la rivière Colombie, située au sud. Comme elle, la rivière Fraser prend sa source dans plusieurs petits lacs à l'ouest de la base des Montagnes-Rocheuses. Ces deux rivières coulent l'une près de l'autre sur une certaine distance, alors que la Fraser se recourbe vers l'ouest pour retourner au sud. Sa source, qui est à une altitude d'environ 3,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, est près de la Passe de la Tête-Jaune, un peu au sud du 53e parallèle de latitude nord entre le 118e et 119e méridien de longitude ouest ; à une petite distance de la rivière Canot elle rejoint la rivière Colombie à Big-Bend.

L'intention première de la Compagnie du Pacifique était de construire son chemin dans la passe ci-haut mentionnée. Le point le plus au nord de la rivière Fraser est à environ 16 milles au nord du 54e parallèle à peu près sur le 122e méridien, d'où elle coule vers l'ouest sur une distance d'à peu près 10 milles. De là, quittant la hauteur des eaux de la rivière de la Paix qui coule à droite durant cinq milles vers le nord, elle suit une direction générale vers le sud-est, jusqu'à un endroit appelé Hope, situé sur sa rive gauche, environ à 15 milles plus bas que Yale, le point le plus élevé de la navigation en bateau à vapeur, à environ 25 milles au nord du 49e parallèle, ligne de la frontière internationale. De ce point la rivière Fraser change graduellement de direction et suit son cours général vers l'ouest, à travers les terres arables de la vallée qui porte son nom, jusqu'au golfe de Géorgie, dans lequel elle se décharge, à huit milles au nord de la frontière et à 6 milles à l'ouest du 123e méridien. Si l'on tient compte de ses détours dans la vallée, on peut dire que la longueur de la Fraser, à partir de sa source jusqu'au golfe, est d'au moins 900 milles.

Sur toute cette distance la rivière passe entre et à travers plusieurs chaînes de hautes montagnes dont les côtés et les sommets sont couverts de glaciers et de longs champs de neige. Sur les points les plus élevés de ces montagnes la neige, en hiver, a atteint une profondeur de cinquante pieds.

Sur les flancs de ces montagnes sont plusieurs vallées arrosées par les tributaires de la Fraser, ces tributaires varient du simple torrent de la montagne aux grandes rivières qui, généralement, prennent leurs sources dans les lacs des montagnes où s'accumulent les eaux provenant de la fonte des glaciers et des champs de neige environnants.

En partant des hauteurs et en continuant le long de son cours les principaux tributaires de la rivière Fraser, sur sa rive droite, peuvent être brièvement décrits de la manière suivante :

(1.) North Fork, dont les deux branches sont situées sur le flanc ouest des Montagnes-Rocheuses, se jette dans la Fraser au point où celle-ci tourne vers l'ouest, à la base de la montagne.

(2.) Salmon Biver, (la rivière au Saumon), qui coule du nord-ouest dans une direction parallèle, quoiqu'opposée à la rivière de la Paix, rejoint la Fraser dans sa courbe vers le sud-ouest.

(3.) La rivière Nechaco, dont les branches nombreuses ressemblent à un éventail, coule vers le nord au 56e parallèle où elle se mêle presque aux eaux du haut de la Skeena, et s'enfonce vers l'ouest et le sud dans le centre de Coast Range, se jette dans la rivière Fraser près du Fort-Georges.

(4.) Blackwater River (la rivière aux Eaux Noires) descend aussi de l'ouest, mais rejoint la Fraser avant la rivière Nechaco. Son embouchure est à 50 milles au sud de celle-ci.

(5.) La rivière Chicotin, venant de la même direction que les deux précédentes, prend sa source dans un grand lac du même nom situé à la base de Coast Range.

(6.) La rivière Harrison, prend sa source dans une chaîne de grands lacs, coule vers le sud-ouest et se jette dans la Fraser à 45 milles environ en amont de Yale.

(7.) La rivière Pitt, prend sa source dans un lac, situé quelques milles au nord du chemin de fer et formé par les cours d'eau de la montagne, et après s'être dirigée vers le sud-ouest, rejoint la rivière Fraser à huit milles environ en aval de New-Westminster.

(8.) La rivière Coquitlam, prend aussi sa source dans un lac du même nom qui alimente l'aqueduc de New-Westminster. Cette rivière coule vers le sud et joint la Fraser à deux milles en amont de la rivière Pitt.

Les principaux tributaires de la rive gauche sont :

(1.) La rivière Willow (du Saule), qui prend sa source dans le centre d'un placer célèbre d'une mine d'or dans la région de Caribou et coule vers le nord, se jette dans la Fraser vis-à-vis de l'embouchure de la rivière au Saumon déjà mentionnée.

(2.) La rivière Quesnelle qui coule de la région du Caribou, mais dans la direction ouest, se jette dans la Fraser à Quesnelle Mouth, à peu près 80 milles au sud du Fort-Georges.

(3.) La rivière Thompson joint la Fraser à la ville de Lytton. C'est une grande rivière grossie par plusieurs cours d'eau égouttant une région considérable, et qui s'étend vers l'est jusqu'au sommet des placers des mines d'or ; au sud jusqu'au lac au sommet de la Fraser dont elle est séparée par une langue de terre étroite, au milieu de laquelle coule la rivière au Canot pour se joindre à Big-Bend avec la rivière Colombie, à 50 milles au sud. La Thompson est navigable depuis Savona's-Ferry, à l'extrémité ouest du lac Kamloops, environ 70 milles en aval de Lytton, jusqu'à la ville de Kamloops vis-à-vis du confluent de la Thompson-nord, qui est navigable aussi à peu près 100 milles au nord. De là elle continue sa course vers l'est dans le lac Shushwap et Salmon Arm à la base des montagnes d'or, de l'ouest. A l'époque de l'eau haute la navigation peut se continuer au sud du chemin de fer à travers le lac Mara la rivière Spellumacheen jusqu'à Enderby, une distance de 23 milles.

Le chemin de fer du Pacifique, suit les eaux de la Thompson depuis le sommet du lac, à la passe de l'Aigle, jusqu'à la réunion de la Thompson et de la Fraser.

Il n'y a qu'un seul endroit où le chemin de fer s'éloigne de la rivière, et cela afin d'éviter le long détour qu'il ferait en suivant les bords du Salmon Arm et du lac Kamloops. Le chemin traverse une langue de terre séparant les rives du Salmon Arm et du lac Kamloops et située à une altitude de 600 pieds au-dassus du niveau du lac.

De Lytton jusqu'à l'eau salée, bien que plusieurs autres cours d'eau se déchargent sur la côte gauche de la rivière, aucun d'eux n'est assez important pour mériter une mention spéciale.

Quand on considère la rivière en aval de Lytton et la masse d'eau qui coule et les et les tributaires innombrables il est presqu'impossible de comprendre comment un tel volume d'ean peut passer à travers l'étroit Cañon de Yale.

Ainsi le bassin de la rivière Fraser et de ses tributaires s'étend vers le nord du 49e parallèle jusqu'au 56e parallèle nord, du sommet de la côte à l'ouest jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses et des placers d'or à l'est, embraçant un espace pas moindre de 70,000 milles carrés égal à environ un tiers de la terre ferme de la Colombie-Britannique.

Entre la Passe de la Tête-Jaune et l'embouchure de la rivière au Saumon, la Fraser coule dans une région où le bois abonde. Ses bords se composent soit de rochers dans les parties retrécies du chenal, ou bien de matières friables, tels que sable, gravier ou argiles dans les parties élargies. On dit que la navigation est possible pour les bateaux à vapeur do petit tonnage en aval des Grands Rapides. En amont de la Rivière-au-Saumon la rivière s'élargit d'un mille pieds ou plus et présente l'apparence d'un lac.

Les rives sont basses et fortement boisées de cotonniers. En amont du Fort-Georges la rivière se rétrécie encore et son courant devient de plus en plus rapide et elle traverse une région couverte d'un peu de bois mais loin de ses bords. On y rencontre des plateaux de terres arables, sur lesquelles l'eau de la rivière peut être amenée, et à certains intervalles l'inévitable "cañon"

Dans la région des plateaux de terres les bords de la rivière sont escarpés et se composent toujours de matières friables facilement rongés par le courant rapide. Cet aspect du terrain se continue le long du Cañon du Cotonnier, ci-après mentionné, de Quesnelle, de Soda Creek et de l'embouchure de la Thompson où se termine l'aridité pour faire place au bois qui réparaît sur les bords de la rivière. Le bois apparaît graduellement en amont de Lytton. Entre le Fort-Georges et Soda Creek la rivière est navigable.

La population blanche en aval de Yale est quelque peu dispersée; elle s'occupe d'agriculture et d'industrie minière.

Bien que le Cañon de la Fraser, passant à travers Cascade Range, finisse à Yale, la vallée ne s'élargit d'une manière appréciable qu'à une certaine distance en amont de Hope. De ce dernier endroit jusqu'à son embouchure,—la partie peuplée de la province—les côtés de la rivière sont bas, formés d'alluvion. La rivière se subdivise en petits chenaux ou fosses, à travers lesquels saillissent ça et là des pointes de roches, ou petits caps.

Ses rives où croissent généralement les cotonniers, sont fertiles, mais, à peu d'exception près, sujettes à être inondées chaque année, suivant la plus ou moins grande quantité de neige accumulée, pendant l'hiver précédent, et suivant que la température devenue très chaude de bonne heure se continue plus ou moins longtemps. A New-Westminster la rivière est divisée, par l'île Lulu, en deux chenaux permanents appelés respectivement Bras du Nord et Chenal principal des navires. Cette partie de la vallée est connue sous le nom du Delta de la Fraser. C'est une région très fertile pour l'agriculture, mais sujette à être inondée par la marée.

Quatre ponts seulement traversent jusqu'à présent le chenal principal de la rivière Fraser. Le premier, qui conduit à Lilloet et dont le tablier a une longueur de 340 pieds, est construit en bois et en fer. Le second, situé en amont de Lytton, est un pont d'acier à contrepoids (cantilever) sur lequel passe le chemin de fer. Le tablier du centre a une longueur de 300 pieds. Le chemin de fer du Pacifique traverse sur ce pont de la rive gauche à la rive droite qu'il suit jusqu'à tout près de Westminster. Le troisième, le pont suspendu d'Alexandria, a un tablier long de 256 pieds, c'est la continuation du vieux chemin de voitures de Caribou. Il traverse la rivière Fraser à deux milles en aval de Spuzzum. Le quatrième pont du chemin de fer du Pacifique à la Mission, se compose d'un tablier long de 100 pieds, de huit autres tabliers long de 150 pieds chacun et d'une partie tournante longue de 239 pieds. En outre il y a des approches sur chevalets d'une longuenr de 1,400 pieds.

L'époque de l'étiage sur la rivière Fraser arrive peu de temps après le départ des glaces. La rivière monte ensuite graduellement en proportion des pluies du commencement du printemps. Mais ce n'est pas avant le commencement du mois de mai, alors que l'ardeur du soleil fait fondre la neige sur les montagnes, que les habitants en amont de Hope observent anxieusement la rivière. La première crue des eaux a lieu ordinairement dans le mois de mai, lorsque l'eau, provenant de la fonte des neiges sur les montagnes et dans les profondeurs, se précipite vers sa sortie naturelle. Elle est généralement suivie d'une autre, plus forte vers le mois de juin ou le commencement de juillet, quand descendent du haut de la rivière Fraser les eaux provenant de la fonte de la neige et des glaciers de cette région. C'est alors l'époque la plus critique, mais, fait étrange, cette année, contrairement aux années précédentes, la crue des eaux, plus forte que jamais, qui a eu des effets si désastreux dans la vallée basse de la Fraser, a été produite par la rivière Thompson. Heureusement les eaux de la première inondation s'étaient retirées lorsque arriva la grande masse des eaux des Montagnes Rocheuses. Il est impossible de dire combien auraient été considérables la destruction des terres et les changements probables dans le lit de la rivière, si toutes ces eaux étaient descendues simultanément.

Avant que la construction du chemin de fer fut commencée, la crue des eaux durant l'année 1876 fut considérée comme la plus haute connue jusque là et acceptée comme point maximum. En 1882, cependant, la rivière monta à un niveau plus élevé et ce niveau fut de même accepté comme l'extrême hauteur. Mais cette espérance fut rudement enlevée. Dans un sens cette inondation a eu un bon effet, malgré qu'elle ait été un grand malheur. En effet eut-on construit une digue et mis à exécution les différents projets, en prenant pour base le niveau de l'inondation de 1882, il y aurait eu destruction complète des propriétés depuis Hope jusqu'au golfe de Georgie, et les pertes auraient été incalculables. La conséquence de ceci, c'est qu'à l'avenir dans la construction des travaux de protection contre les inondations, ces travaux seront faits de telle sorte qu'ils pourront offrir la même protection quand même la crue des eaux serait encore plus grande. Il n'est pas probable, mais il est possible qu'il arrive, par certaines circonstances, que toutes les eaux, provenant de la fonte des neiges et des glaciers, tout le long de la rivière Fraser, descendant en même temps. Cet événement imprévu, considéré comme très éloigné par quelques-uns, devrait être prévenu.

L'érosion des bords et du lit du chenal de la rivière est constante, bien que moindre durant l'étiage. A mesure que la rivière se grossit la force du courant augmente et ronge de plus en plus la rive et le fond, de sorte que la quantité des matières charroyées par la rivière et ses tributaires devient énorme. Aussi les eaux sont tellement chargées de sédiments qu'elles peuvent êtres comparées à une soupe aux pois épaisse, plutôt qu'à toute autre chose, On peut facilement s'imaginer combien a été grande cette année l'accumulation de ces différents sédiments à l'embouchure de la rivière, à la rencontre du courant qui descend et de la marée qui monte, enfin à tous les endroits où la rapidité du courant est retardée.

Les opérations minières hydrauliques, qui se font actuellement, et qui ne peuvent qu'augmenter, le long de la rivière Fraser et de ses embranchements, sont une autre cause de ces dépôts ou sédiments. Les personnes intéressées dans les mines, ne réaliseraient-elles qu'une partie seulement des opérations en perspective, il deviendrait nécessaire de surveiller ces opérations et d'insister sur la construction de réservoirs aux endroits nécessaires dans le but de recevoir les matières de toute sorte et les empêcher de se répandre, lors de l'inondation, sur des terrains de valeur ou de former des barres dans le chenal, au détriment de la navigation. C'est ce qui est arrivé en Californie et ceux qui connaissent les deux pays, prétendent que les propriétés, où l'on fait ces opérations hydrauliques rémunératives, sont en plus grand nombre sur les bords de la Fraser qu'en Californie.

En amont du cañon de Yale les barres et le lit de la rivière se composent de gros gravier et de sable. Le gravier devient de plus en plus petit et finalement disparaît en amont du débarcadère de Miller. De cet endroit jusqu'à l'extrême limite de Sand Heads, dans le golfe de Georgie, les barres et les côtés du chenal se composent de couches de vase à grains très-fins, cette vase une fois sèche reluit comme des perles ou du métal. Cette apparence est probablement due au mica ou talc en feuille.

L'énorme quantité de pièces de bois de toute sorte entraînées par le courant augmente sensiblement l'effet destructif de ces inondations. On y voit des arbres, du bois de toutes les sortes, de toutes les dimensions, variant depuis le cotonnier, le cèdre ou sapin, long de 150 à 200 pieds, avec des racines de 15 à 20 pieds de diamètre, des branches intactes, jusqu'aux billots ordinaires ou des sommets d'arbres. Ces différentes espèces de bois à la dérive se réunissent quelquefois en immenses radeaux—ce que l'on a remarqué cette année—et il est facile d'imaginer quelle force destructive possède une telle masse entraînée par un courant très rapide, et quels dommages sont causés à la rive, aux digues, aux ouvrages de protection, aux constructions en matelas, aux quais et aux jetées des ponts.

Le courant de la rivière est affecté par la rentrée de la marée qui remonte jusqu'à Chilliwack, à environ 48 milles en aval de New-Westminster ou 60 milles de l'embouchure de la rivière. Les observations de la marée, durant le jour, au débarcadère de Miller ont démontré une variation de 12 à 30 pouces, pendant l'hiver.

A New-Westminster les grandes mers montent ordinairement de cinq pieds, mais durant la saison de l'inondation l'eau baisse rarement de plus d'un pied à dix-huit

pouces. Le courant durant la marée montante, n'est pas apparente à la surface, excepté quand les eaux sont basses.

Au quai de roches, en dedans de l'embouchure de la rivière, on a constaté par des observations que la différence entre la plus haute et la plus basse marée est de onze pieds. A l'échelle de marée automatique placée dans le chenal, aux Iles de Sable, à deux milles du rivage, le plus haut point atteint dans une marée a été de 14 pieds. C'était le 11 janvier 1894, dans le plein de la lune ; bien que la différence de niveau entre les grandes mers et les petites soit reconnue être de 14-7 pieds.

Pendant la crue des eaux, dans le but de s'assurer du degré d'inclinaison de la surface de la rivière durant tout le temps de la marée entre New-Wesminster et l'échelle de marée placée sur les bancs de sable, à une distance de 18¾ milles, et entre les points intermédiaires, des observations géodésiques ont été faites dans le même temps, le 21 juin dernier, toutes les échelles étant rapportées à une seule donnée. Le tabeau suivant donne le résultat des informations ainsi obtenues.

Entre.	Distance, milles.	Diff., niveau M. H. pieds.	Inclinaison par milles.	Diff., niveau M. B.	Inclinaison par milles.
New West et Ewen's Cannery....	5·8	2·08	0·39	3·70	0·65
Ewen's do Laidlaw's do	4·0	1·58	0·395	2·67	0·6675
Laidlaw's do Quai de pierre.....	5·0	0·92	0·185	3·37	0·674
Quai de pierre et échelle de marée.....	3 9	0·75	0·192	3·71	0·95
Total.....	18·7	5·33		13·45	

L'on peut voir par ce tableau que la plus grande inclinaison entre New-Westminster et le golfe, par conséquent l'endroit où le courant est le plus rapide, est entre les derniers points mentionnés sur le tableau précité, et c'est dans le voisinage du quai, en haut et en bas du courant, que la plus grande coupe des bords de la rivière a été faite.

Le motif de ce rapport, peut être un peu trop long, donnant une description des caractères physiques de la vallée de la rivière Fraser, est de donner une notion claire et nette de la grandeur des éléments ou facteurs qui entrent pour une large part dans la solution de tous les problèmes se rapportant aux moyens à prendre pour régulariser les chenaux de cette rivière afin d'empêcher l'écroulement des bords ou d'améliorer la navigation.

Une suggestion a été faite de détourner les sources de quelques-uns des tributaires et les réunir aux sources des autres rivières dont elles sont très rapprochées, afin de détourner la masse de l'eau qui se jette dans la rivière principale à l'époque des inondations. C'est une idée qui ne peut être mise en pratique que par une exploration et des niveaux corrects. On peut ajouter qu'une telle proposition, si toutefois elle était possible, ne peut s'appliquer qu'aux cours d'eau en aval de Lytton, et en aucune manière aux cours d'eau de la rivière Thompson.

POINTE-GARRY.

En conséquence de la similitude des travaux et des item qui s'y rapportent, les montants précités dépensés pour ces travaux seront considérés tous ensemble dans ce rapport.

Travaux Publics.

Les dépenses totales ont été de $10,994.36, dont les détails sont comme suit :—

(1) Amélioration du chenal et ouvrage de protection des bords de la rivière :—

Gages		$ 2,998 15	
Approvisionnements		916 06	
Remorqueur, loué		1,188 00	
Chalan, loué		50 00	
Matériaux pour carrière		355 05	
" " matelas		525 10	
Pieux		75 11	
Réparations à l'outillage		127 84	
" au quai de roc		25 90	
Fournitures générales		15 30	
Surintendance	$1,500 00		
Dépenses de voyage	247 21		
Gardien	308 33		
Matériaux pour échelle de marée	149 95		
		2,201 49	
			$ 8,478 00

(2) Construction et réparation de chemin :—

Matériaux seulement	$ 488 21	
		488 21

(3) Dépenses courantes de l'arrache-souches *Samson* chargées au compte la rivière Fraser.... $ 2,028 15 — 2,028 15

Total ..... $ 10,994 36

Le montant disponible étant peu élevé, durant la première partie de l'exercice financier on ne continua pas les ouvrages de protection à l'Ile Westham, ni les travaux du côté nord en dehors de la Pointe-Garry, tant que l'effet de la crue des eaux ne se fit pas sentir.

En même temps les travaux à la carrière de la rivière Pitt furent repris et des chemins furent construits en amonnt du quai à la Roche, à l'embouchure de la rivière, pour le hâlage de l'outillage.

Quand ces chemins seront munis des appareils de hâlage convenables ils seront une grande source d'économies.

Quand les occasions favorables se sont présentées, des sondages ont été faits sur les bancs de sable et en dedans de l'embouchure, ainsi que des examens à divers points importants entre les détroits et New-Westminster. Ces sondages et examens ont souvent été retardés par l'incertitude du temps, les rets de pêche ou d'autres circonstances imprévues. C'est aussi une tâche ardue et difficile d'en faire un plan de référence.

Le résultat des sondages le long de l'île Westham démontre clairement qu'à plusieurs endroits, où les brèches sont considérables et où il a été tenté de protéger la rive avec des matelas, les efforts n'ont pas été couronnés de succès à cause de la discontinuité des travaux.

Malgré ce peu de succès et comme le petit montant disponible ne permettait pas de faire des expériences dans un autre endroit, les travaux furent repris en février 1896, sur l'île Westham et 29 matelas furent immergés sur une distance de 800 pieds mesurée le long du rivage.

Le coût de la construction et de l'immersion de ces matelas, qui se composent d'environ 150,800 pieds cubes de facines étroitement liées, y compris l'allocation pour usage de l'outillage a été de $224.77 chacun.

Outre les travaux ci-dessus mentionnés des réparations furent faites à plusieurs endroits à la Pointe-Garry.

Le montant actuel dépensé pour ces travaux se divise comme suit :—
Travaux à la carrière et livraison de la pierre :—

Gages	$1,468 83	
Remorquage	161 58	
Matériaux	355 08	
		$1,985 46

Construction et immersion des matelas :—

Gages	$2,678 47	
Remorquage	931 00	
Matériaux	529 05	
Divers, y compris charbon, dépenses de bureau et réparations aux chalans, etc	283 75	
		$4,422 26
Total		$6,407 72

Le compte de pension montre un crédit de $118.20.

La valeur actuelle du matériel en main et qui a coûté $11,554.38 comprenant 6 chalans de diverses grandeurs, une sonnette très complète, avec engin, etc., quai, chèvre à vapeur, tombereaux à bascule, etc., etc., est de $7,869.21, en allouant un certain percentage pour le délabrement et l'usure. Le tout est encore serviable.

L'équipement nécessaire pour la pension a coûté $394.89 ; sa valeur actuelle est de $283.68.

La liste suivante comprend les matériaux en main et leur valeur, au 30 de juin dernier :—

Ecrous et rondelles, 800 livres, à 8 cents	$ 61 00
Fil de fer galvanisé, 5,500 livres, à 31.3 centins	183 15
Pieux, 3,500 pieds à 5 cents	175 00
Acier, 400 livrs à 17 ceutins	68 00
Approvisionnements	15 00
Poudre	157 25
	$662 40

Il est impérieux d'attirer encore une fois l'attention sur la futilité qu'il y a de continuer ces travaux sans avoir une somme plus élevée et l'assurance de pouvoir les continuer. L'essai de régler le cours d'une rivière telle que la Fraser et d'en protéger les bords avec des moyens aussi peu suivis que ceux employés jusqu'à présent, ne peut que désappointer et discréditer les personnes intéressées, Les travaux exécutés à l'île de Westham ont eu pour effet d'arrêter l'empiètement de la rivière en certains endroits, mais les travaux antérieurs sont devenus graduellement sans effet.

Il est impossible de dire quels changements futurs ces travaux vont faire dans la direction et la profondeur du chenal. Le seul moyen efficace est la construction non interrompue d'ouvrages de protection qui rendraient la rive inattaquable depuis le point où le courant vient se heurter sur l'île à l'extrémité inférieure de Woodward's Slough jusqu'au quai du rocher. Si ces travaux sont faits et si la jetée, plus loin du côté de la mer, est construite, la barre, qui se forme graduellement en bas de la rivière parallèlement avec l'île Westham et qui lance le courant contre son bord friable favorisera la formation d'un chenal stable et profond à travers la barre de l'autre côté, qui s'étend diagonalement du côté sud de l'embouchure de la rivière jusqu'au côté nord à Windsor Canner.

Cette question de protection de la rive est de la plus grande importance et devrait, semble-t-il, avoir préséance sur tous les autres travaux de la rivière Fraser.

Il n'y a pas de doute qu'on obtiendra un chenal profond et stable en empêchant l'érosion des bords de la rivière, en dedans de son embouchure.

Il serait peut-être possible d'obtenir des propriétaires des lots, situés sur ce côté de la rivière, une contribution pour la construction d'ouvrages qui protégeraient leurs

terrains. Déjà, MM. Findlay, Durham et Brodie, dont la fabrique de conserves sur l'île de Dease, située à 9 milles en amont de New-Westminster, a été entièrement balayée par l'inondation de 1894, ont manifesté le désir de déposer $5,000 au crédit du receveur général, si le gouvernement voulait exécuter les travaux nécessaires. Vis-à-vis de l'île de Dease, il se fait actuellement une brèche sur la rive, depuis l'endroit où est située la fabrique de conserves de Ewen, à 4 milles en aval, et une étendue considérable de terrains de valeur a été détruite.

Une autre question a surgi, relativement à la direction du cours de cette rivière.

Le chenal qui longe la rive sud de l'île Lulu, se bouche graduellement, à son extrémité supérieure, par la formation rapide de la barre.

Les propriétaires des manufactures de conserves de cet endroit sont naturellement anxieux de détourner le danger qui menace la navigation aux abords de leurs quais, et ils proposent de prendre un moyen qui détournerait vers ce côté une certaine quantité des eaux de la rivière et garderait le chenal à la profondeur nécessaire. Ce but peut être obtenu par la construction d'un barrage au point convenable, ce qui protégerait à divers endroits, la rive de l'île Lulu.

La crue des eaux a retardé cette année. Le printemps a été hâtif, mais la température a été froide. L'eau a atteint son plus haut niveau le 6 juillet et a été au pont de la Mission, en aval de New-Westminster, de quatre pieds plus basse qu'en 1894. A New-Westminster le plus haut niveau de l'eau a été de 2 pieds 3 pouces plus bas que celui de 1894. Malgré cela des avaries assez considérables se sont produites dans le voisinage de Chilliwack, Sumas, l'île Nicomen et Matsqui. A ce dernier endroit, en amont du pont de la Mission, la digue a été balayée.

Les inondations ne peuvent pas être entièrement contrôlées, à cause de l'incertitude de l'époque de leur arrivée et de leur étendue, mais, sans doute, il en résulterait un grand avantage, si des points de repère et des échelles de marée étaient placées sur les rivières Fraser, Supérieure et Thompson, aussi proches que possible des stations de télégraphe. qui communiquent avec les bureaux météorologiques. L'état de la rivière et de la température pourrait être télégraphié chaque jour à la côte, et ces rapports renseigneraient les habitants des terrains exposés à l'inondation, sur l'étendue et l'époque du danger qui les menace. De sorte que les personnes intéressées pourraient, s'il était nécessaire, mettre en sûreté leurs effets et leurs bestiaux. Sans doute après quelques années d'observation assidue, l'époque de certaines inondations pourrait être prédite avec une exactitude très approximative, et le bénéfice qu'on en tirerait ne saurait être trop estimé.

RIVIÈRE KOOTENAY.

La rivière Kootenay prend sa source au cœur des Montagnes Rocheuses, un peu au nord du 51e parallèle, à 16½ milles au sud-est de Leancoil, station sur la ligne du chemin de fer du Pacifique. Elle coule sur une certaine distance dans une direction sud-est, puis tournant vers le sud-ouest, elle passe en déçà d'un mille et demi des sources de la Colombie. Au Banc du Canal, elle change encore de direction et traverse la frontière internationale aux Plaines du Tabac, à environ 6 milles à l'ouest du 115e méri dien. La Kootenay rentre dans le Canada à Beddington, à environ 20 milles à l'est du méridien. Suivant ensuite une direction nord elle s'élargit et forme le lac Kootenay, qui a une longueur de 72 milles, à une distance de 28 milles de la frontière. La décharge du lac est du côté ouest, à environ 30 milles au nord du point d'entrée d'où la rivière coule vers le sud-ouest et joint la rivière Colombie à environ 21 milles au nord de la frontière.

On peut affirmer sûrement que la rivière Kootenay, tout le long de son cours, traverse une région riche en minéraux, de toutes sortes, mais particulièrement en or et en argent.

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

Rivière Kootenay en aval du Fort Steele.

Les dépenses, pour les travaux d'amélioration exécutés sur cette rivière, se sont élevées à $1,293.05 de la manière suivante :—

Gages	$ 860 00
Matériaux	183 05
Inspection	250 00
Total	$1,293 05

Ces travaux ont consisté à débarasser le chenal de la rivière des souches, à couper les arbres qui menaçaient d'y tomber, ainsi que les pièces de bois et les pieux qui s'y trouvaient, à faire disparaître les rochers qui causaient des remous dangereux à la navigation entre Mud Creek, 4 milles en aval de Canal Flat, et un point situé à 15 milles plus bas.

Le steamer *Gwendoline* fit plusieurs voyages entre Mud Creek et Fort Steele, distance d'environ 50 milles. Il y transporta une quantité considérable de fret qu'il aurait fallu, sans ce bateau, transporter en voiture sur toute la distance.

RIVIÈRE OKANAGAN.

La partie de la rivière Okanagan, dont il est question actuellement, est celle qui relie le lac Okanagan au lac du Chien, situé au sud du premier. Sur le lac Okanagan, qui remonte à 60 milles, la navigation se fait au moyen d'un grand steamer, à roue placée en arrière, fourni par la Compagnie du Pacifique. Ce bateau fait le trajet entre Vernon, situé à la tête du lac, et l'embranchement Shuswap et Okanagan du chemin de fer. On se propose d'établir, au moyen d'un petit steamer, une communication entre Penticton, situé à l'extrémité inférieure du lac Okanagan, et les chutes Okanagan, dont les environs sont très riches en dépôts miniers. Le bateau passerait sur la rivière Okanagan et le lac du Chien.

La distance, par eau, entre ces lacs est d'environ cinq milles et demi, tandis qu'en droite ligne il n'y a que trois milles. La partie supérieure de la rivière est très étroite. La rivière s'élargit graduellement et devient moins profonde, sur la moitié de sa longueur, ensuite elle s'élargit et est profonde jusqu'au lac du Chien. Il n'est pas possible de rendre la rivière navigable pour les steamers d'une longueur de 130 à 150 pieds à moins de dépenses considérables.

Durant l'exercice financier 1895-96, la somme de $327.35 a été employée pour l'enlèvement des souches et autres obstructions dans le chenal.

RIVIÈRE SKEENA.

La rivière Skeena se trouve dans la section nord-ouest de la région occidentale de la Colombie-Britannique. Elle prend sa source dans les lacs et les glaciers situés entre les 56e et 57e parallèles de latitude nord et entre les 126e et 128e degrés de longitude ouest. Elle coule généralement dans une direction sud-ouest et se jette dans les eaux de l'océan Pacifique par les passages de Skeena-nord, Télégraphe et Malaca, le détroit de Chatham, etc., à un point un peu au nord du 54e parallèle de latitude nord et à quelques milles à l'ouest du 130e degré de longitude ouest et à environ 650 milles, par le passage intérieur au nord-ouest de Victoria. Le principal port sur la Skeena est Port-Essington, qui se trouve sur la rive méridionale de l'estuaire au confluent des rivières Skeena et Oxtall, à 13 milles à l'est des passages d'entrée. Cette rivière est navigable pour les steamers d'un faible tirant d'eau, lorsque l'eau n'est pas trop haute, à partir du mois de mai jusqu'au mois de septembre, jusqu'à Hazelton, poste important de la Compagnie de la Baie-d'Hudson établi sur la rive méridionale à une distance d'environ 173 milles de l'embouchure de la rivière. Le montant voté pour améliorer cette rivière, a été principalement employé à faire des travaux dans les eaux de marée à l'estuaire où se fait la pêche du saumon sur une distance de 25 milles environ. On a enlevé les souches et le bois flottant qui s'accumulent chaque année, pendant l'inondation sur les barres et dans le chenal, et qui brisent les rets.

Les travaux ont été exécutés au mois de juin 1895, avant le temps de la pêche, et aux mois d'avril et mai cette année, tel que l'avaient demandé les propriétaires des manufactures de conserves. En tout 72 souches, les plus nuisibles ont été enlevées, ce qui est considérable, si l'on prend en considération le petit montant d'argent disponible pour ces travaux et le prix qu'ont coûté les matériaux et les préparatifs nécessaires.

Les dépenses sont comme suit :—

(1) Gages	$892 50
(2) Remarqueur (location)	775 31
(3) Matériaux	329 00
Total	$1,996 81

De ce dernier montant : $329.00 pour matériaux, il a été payé $250 pour du bois acheté l'année précédente, pour la construction d'une maison servant à abriter les travaillants qui enlevèrent des rochers à Sepkew, durant les mois d'hiver.

Il y a actuellement en opération, sur la rivière Skeena, huit manufactures de conserves de saumon, employant environ 300 bateaux et rets. Ces bateaux sont conduits par deux hommes chacun, ce qui fait un total de 600 hommes. Le prix de la licence annuelle est de $10 par bateau, ce qui donne un revenu annuel de $3,000, pour la pêche seulement. En 1895, la production totale des caisses de conserve a été de 67,797, ce qui, au prix moyen du marché de Londres, Angleterre, c'est-à-dire $5 représente un total de total de $338,785.

Le montant disponible ayant été employé entièrement pour enlever les souches, les travaux d'amélioration de la navigation sur le haut de la rivière, en aval de la marée, ne purent être repris. On peut mentionner ici qu'en aval du Cañon Kitsitas, il y a deux ou trois endroits qui sont devenus dangereux pour la navigation, à cause de certains changements qui se sont produits dans le courant, depuis quelque temps. Il faudrait porter attention à ces changements, ainsi qu'à quelques légers travaux peu dispendieux qui sont nécessaires le long du Cañon.

La rivière Skeena paraît actuellement être la route naturelle pour le transport du fret et des passagers qui se rendent au riche district minier de la partie nord et nord-est de la province, et à la région de la rivière de la Paix. Pour ces raisons on ne devrait rien épargner pour rendre la navigation facile et sure.

VICTORIA, PORT INTÉRIEUR.

Les travaux de forage, de mine et de dragage dans le but de reduire le haut-fonds connu sous le nom de rocher Dredger, dans le Bassin du Milieu, en dedans de Shoal Point dans le port de Victoria, à une profondeur de 14 pieds à mi-basse marée, furent continuées jusqu'à ce que le crédit fut épuisé.

Ci-après est un état synoptique indiquant chaque item des travaux avec le coût :

(1) Forage :—			
Trous	nombre 457		
"	pds lin. 1,444		
Houille dépensée	livres 49,450		
Gages payés		$1,260 50	
Matériel employé, inclus coût de l'eau, du combustible, etc		268 08	
			$1,528 58
Coût par pied linéaire	$1.05		
(2) Travaux de mine :—			
Mines	nombre 10		
Gages payés		$561 92	
Matériaux employés, inclus le coût de l'eau, du combustible et de 1,411 liv. 75 p.c. de poudre Géant		666 85	
			1,228 77

(3) Dragage :—			
Combustible employé, livres.....	76,200		
Roches enlevées, tonnes (2,000 liv.).	1,038		
Glaise " " ..	428		
Total.....	1,466		
Gages payés, inclus le temps employé à forer et à miner endroits élevés.....		$743 44	
Matériel employé, inclus le coût de l'eau, du combustible, matière explosives, etc., etc.		208 92	
			952 36
Coût par tonne, 65 centins.			
(4) Temps perdu :—			
Gages.....		$225 64	
			225 64
(5) Surveillance.....		$692 88	
Gardien.....		356 00	
			1,048 88
Total.....			$4,984 23

Le coût d'enlèvement de ce rocher—sans compter la glaise—est, d'après les chffres ci-dessus, d'environ $4.80 la tonne, ou $11.04 la verge cube. On peut ranger cette roche dans la classe diorite, à travers laquelle se trouvent dispersées de petites veines de quartz et autres minéraux. Son poids spécifique est supposé être à peu près celui du granit, c'est-à-dire 2·72 ; une verge cube devra donc peser environ 2-3 par tonne de 2,000 liv.

DRAGAGE.

Durant l'exercice financier, du dragage a été fait aux différents endroits ci-dessous :—

Nouvelle-Ecosse.

Chéticamp, Fourchu, Havre Ketch, Pictou, Wallace.

Nouveau-Brunswick.

Frédéricton, Oromocto, Pointe-du-Chêne, Quai du chemin de fer Canada Est, Frédéricton, Quai de la Cie de chemin de fer Dominion Atlantique, Saint-Jean. Rivière Miramichi, Rivière Ristigouche, Richibouctou.

Ile de Prince-Edouard.

Charlottetown, Newport, Pont Cardigan, Souris.

Québec.

Fleuve Saint-Laurent, Chenal des navires entre Montréal et Québec.
Châteauguay, Dorval, Ile de Gros Bois, Laprairie,
Longueuil, Louiseville, Nicolet, Saint-Placide.

Ontario.

Amherstbargh, Belle Rivière, Belleville, Bowmanville,
Fort-Erié, Baie des Français, Kincardine, Meaford,
Midland, Newcastle, Penetanguishene, Port-Elgin,
Port-Hope, Prescott, Rivière Kaministiquia, Rivière Saugeen,
Rivière Thames, Thornbury, Trenton.

Manitoba.

Rivière Rouge.

Colombie-Britannique.

Havre de Victoria.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DRAGAGE À CHÉTICAMP.

Chéticamp est situé dans le comté d'Inverness, à 58 milles au nord de Mabou. La population est d'eviron 1,900 âmes. On y voit plusieurs magasins, des bureaux de télégraphe et de messageries, ainsi qu'une église et des écoles, etc. Le port, entre l'île Chéticamp et la terre ferme, est accessible au nord-est par un chenal large de 80 pieds et offrant 14 pieds d'eau à marée basse, que l'on a pratiqué entre le banc de gallets qui se trouve près du Cap-Cross, à l'extrémité nord-est de l'île, et la Pointe Caveau. Il y a un bon mouillage pour les gros navires à l'intérieur du port. Il y a plusieurs quais et une jetée construite par le gouvernement dans le havre. Un steamer fait le service entre Pictou et Chéticamp où il se fait un montant d'affaires considérable.

On a continué le dragage dans le chenal pendant l'exercice financier 1895-96, et dragueur *Canada*, du 13 août au 28 septembre 1895, a enlevé 13,140 verges cubes de sable, gravier et pierre, donnant une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers.

DRAGAGE AU HAVRE FOURCHU.

Havre Fourchu, comté de Richmond, se trouve sur le côté nord de la pointe Fourchu et dans la baie entre cette dernière et le cap Gabarus, appelée baie Fourchu. Cette baie n'offre aucun abri et il est difficile d'y entrer. Il y a, à l'ouest de nombreux rochers et hauts-fonds. A l'entrée de ce passage se trouve une batture presque découverte à mer basse, et ne pouvant abriter que les petits bateaux.

Ce village compte environ 200 âmes vivant en grande partie de la pêche ; il est à environ 40 milles nord-est de Saint-Pierre : il y a là deux magasins, une scierie, des fabriques de conserves de homard et un bureau de messageries.

On fit venir ici le dragueur *Georges McKenzie* pour ouvrir un passage à travers le banc de sable et creuser le chenal à l'entrée à une profondeur de 7 pieds à eau basse, grandes mers. Il arriva le 21 juillet et fut mis à l'œuvre sans délai. Le déblai enlevé par le dragueur se composait de vase et de sable ; et le 4 d'octobre 13,230 verges cubes avaient été enlevées, alors qu'il fut décidé de mettre le dragueur en hivernement afin de l'avoir prêt à continuer et compléter les travaux la saison suivante.

La reprise des travaux, au printemps, fut beaucoup retardée par le mauvais temps et par l'absence d'un remorqueur qu'on attendait : et on n'y avait enlevé qu'une charge de chalan quand le dragueur fut envoyé à Wallace, le 19 juin 1896.

Le total enlevé à Fourchu se monte à 13,275 verges cubes.

DRAGAGE À HAVRE KETCH.

Havre Ketch, comté d'Halifax, est un bras de mer tout étroit d'environ un mille de longueur. Son entrée se trouve à 2 milles au sud-ouest de la pointe de Chibouctou et à 16 milles d'Halifax.

Sur les bords de ce havre s'élèvent les maisons et les échafauds des pêcheurs. La population est d'environ 100 âmes.

Sur la batture, à l'entrée, il y avait 9 pieds d'eau. Au fond du havre il y a un beau cours d'eau formé de plusieurs lacs.

Du 1er au 6 juillet le dragueur *George McKenzie* fut occupé à creuser dans le chenal et autour du quai. 1,238 verges cubes de sable et de pierre furent enlevées, donnant une profondeur de 11 pieds à eau basse, grandes mers.

DRAGAGE À PICTOU.

Le port de Pictou est un des plus beaux sur le côté sud du golfe Saint-Laurent, à l'est de Gaspé. La ville de Pictou est d'une importance considérable et a une population d'environ 3,500 âmes.

Durant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896, il fut fait du dragage à différents endroits dans le port comme suit :—

Au quai de C. Dwyer, le *Canada*, qui avait commencé les travaux durant l'exercice précédent, travailla jusqu'au 3 d'août 1895, et enlevant une quantité additionnelle de 5,850 verges cubes de vase, ce qui donne une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers. Ces travaux furent entrepris dans le but de donner au vapeur *Campania*, qui fait le service entre Pictou et Montréal, un accès libre au quai et un poste de sûreté.

Le même dragueur travailla aussi deux jours au quai de MM. Dwyer et Cie, et enleva 360 verges cubes de vase, etc., donnant une profondeur de 14 pieds à eau basse, grandes mers. Il fut aussi fait du creusage à la pointe Abercrombie, qui se trouve à l'embouchure de la rivière de l'est de Pictou, afin d'améliorer l'accès au débarcadère pour les petits bateaux et les remorqueurs, et le dragueur y enleva 1,800 verges cubes de vase, donnant une profondeur de 6 pieds à eau basse, grandes mers. A la pointe McKenzie, sur la rivière de l'Est, et environ 2¼ milles de Pictou, presque vis-à-vis de la pointe Abercrombie, se trouve un débarcadère à mer haute pour les petits bateaux. Le *Canada* y enleva, du 28 mai au 3 juin, 450 verges cubes de vase et de coquillages, donnant une profondeur de 9 pieds à eau basse, grandes mers. Le même bateau dragua pendant 3 jours au quai de la Compagnie des bateaux-traversiers et enleva 720 verges cubes de vase, donnant une profondeur de 10 pieds d'eau. Ce traversier fait le service entre la ville de Pictou et le débarcadère du chemin de fer de Pictou, qui sont à 1½ mille de distance l'un de l'autre sur les côtés opposés du bassin.

DRAGAGE À WALLACE.

Wallace, situé dans le comté de Cumberland, est un port de mer du détroit de Northumberland. Le port de Wallace est le plus beau sur cette côte à l'exception de celui de Pictou. Il y a environ 16 pieds d'eau sur la barre à eau basse. Les grandes marées montent de 8 pieds, offrant ainsi une entrée aux vaisseaux d'un fort tirant d'eau. Les basses marées montent de 5 pieds.

En face du village de Wallace, le havre a une largeur au delà d'un demi-mille, mais le chenal entre les battures n'a environ que 60 ou 70 verges de largeur, et une profondeur de 5 à 6 brasses d'eau. Il y a environ 12 magasins, moulins, et manufactures ; on y construit aussi des navires, aux alentours se trouvent de vastes carrières de pierre calcaire, de grès et de gypse.

La population est d'environ 400 âmes.

Durant l'exercice financier 1895-96, le dragueur *George McKenzie* fut envoyé à Wallace et y travaillait encore à la fin de l'exercice. Les travaux furent considérablement retardés après l'arrivée du dragueur, et le 30 juin on n'avait encore enlevé que 315 verges cubes de vase. donnant une profondeur de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DRAGAGE AU QUAI DU CHEMIN DE FER CANADA-EST.

Ce quai qui est situé dans le village de Gibson, sur la rivière Saint-Jean, N.-B., en face de Frédéricton, sert de débarcadère au chemin de fer Canada-Est, dont l'embranchement s'étend de là jusqu'à Bathurst, N.-B., une distance d'environ 116 milles. Ce chemin est d'un grande importance locale, et se raccorde aussi avec les lignes du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer du Pacifique Canadien.

Le village de Gibson est un établissement prospère et florissant, dont la population peut s'élever à 350 âmes. Il y a là des magasins, des moulins, un hôtel, des bureaux de messageries et de télégraphe. Ce village est relié à Frédéricton par un magnifique pont sur la rivière Saint-Jean. Le dragueur *New Dominion* fonctionna ici du 4 au 14 d'août, améliorant et creusant les abords du quai.

On y enleva 3,250 verges cubes de déblai composé en grande partie d'argile et de sciure de bois ; une profondeur de 11 pieds a été acquise par ce creusage, et il y a maintenant un chenal de 200 pieds de longueur sur 65 de largeur.

Travaux Publics.

DRAGAGE AU QUAI DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DOMINION ATLANTIQUE, SAINT-JEAN, N.-B.

Ce quai, appelé autrefois le "grand quai," un des mieux construits et des plus avantageusement situés dans le port de Saint-Jean, N.-B., a été récemment beaucoup amélioré, et son importance a été grandement augmentée, non seulement par les réparations, les additions et les nouvelles facilités de chargement et de transport, mais encore parce qu'il est devenu la jetée du vapeur de la Compagnie du chemin de fer Dominion Atlantique, et parce qu'il possède une voie ferrée le reliant aux systèmes du chemin de fer du Pacifique et du chemen de fer Intercolonial.

On entreprit de faire du dragage dans le but d'obtenir pour les vaisseaux une plus grande profondeur et de leur donner plus d'espace et de moyens de faire la manœuvre le long du quai.

Les travaux furent commencés le 7 octobre et poursuivis avec vigueur jusqu'au 21 décembre 1895, alors qu'on avait enlevé 15,525 verges cubes de vase et d'argile, donnant une profondeur de 10 pieds à eau basse des grandes marées, sur une distance de 270 pieds le long du côté est.

DRAGAGE À FRÉDÉRICTON.

Frédéricton, situé sur la rivière Saint-Jean, dans le comté de York, est la capitale de la province du Nouveau-Brunswick. Cette ville se trouve à 67 milles de Saint-Jean, la rivière est navigable, pour les vaisseaux océaniques, jusqu'à cet endroit, une distance de 84 milles.

C'est une très jolie ville, bien située. possédant de beaux édifices publics, et dont l'mportance augmente tous les jours rapidement. La population est d'environ 1,000 âmes. On y voit de nombreuses industries très prospères, et la ville est un endroit de chargement et d'exportation considérable. Le ministère à différentes époques, à fait creuser le chenal de la rivière, en face de la ville.

Durant l'exercice financier 1895-96, le *New Dominion* fonctionna ici du 19 juillet au 3 août, et du 15 du même mois au 1er septembre ; pendant ce temps on enleva du chenal 14,925 verges cubes de sable, donnant une profondeur de 11 pieds à eau basse des grandes marées, niveau de l'été.

DRAGAGE AU BANC DU FER À CHEVAL ET À LA BARRE EXTÉRIEURE, RIVIÈRE MIRAMICHI.

La rivière Miramichi, une des plus importantes rivières du Canada, se trouve dans la province du Nouveau-Brunswick : sa longueur est d'à peu près 220 milles. A partir de l'île Sheldrake, où commence la rivière proprement dite, le pays est généralement onduleux, s'élevant en berges et en falaises de grès, parfois à une hauteur de 5 pieds, et les établissements augmentent en nombre et en étendue, et finissent par se relier les uns les autres de chaque côté.

Il y a de nombreuses scieries, manufactures, édifices publics et de belles résidences. Le sol paraît assez fertile pour la production de presque tout ce qui est du domaine agricole, et les principales industries sont le commerce de bois, la pêche et l'agriculture. Cette rivière abonde en poisson de toute espèce. Les petits cours d'eau ainsi que les tributaires de cette rivière sont importants. Les principales villes sont Chatham, Newcastle, Nelson et Douglas. La rivière est navigable pour les grands vaisseaux, trois milles en amont de Newcastle, environ 35 milles de son embouchure ; et les goélettes peuvent se rendre jusqu'aux magnifiques ponts du chemin de fer Intercolonial qui traversent la branche sud-ouest et nord-ouest de la rivière.

A la barre Miramichi, les grandes marées montent de 5 pieds, et les petites de 3. Cette barre bouche l'entrée principale de la rivière : elle est de sable, et à certains endroits, n'est couverte que de deux pieds d'eau à marée basse des grandes marées. Son extrémité sud-est, est la partie la plus profonde, appelée *swash way*, où il y a une profondeur de 16 pieds. Les tempêtes modifient la formation de cette barre ; le chenal des navires change de place, ainsi que de profondeur.

La batture du Fer-à-Cheval, formée de sable et de gravier, est très étendue. et est située plus loin à l'intérieur de l'estuaire de la rivière, en amont des Iles-du-Portage et au Renard, et sa moindre profondeur est de 3 pieds. La baie intérieure de Miramichi est très grande, s'étendant de l'Ile-au-Renard à l'Ile Sheldrake, à un endroit que l'on peut appeler la véritable entrée de la rivière, sur une distance de 13 milles et de 7 à 8 milles de largeur. Il y a ici assez d'eau pour flotter les plus grands vaisseaux qui peuvent franchir la barre intérieure, la profondeur étant de $2\frac{3}{4}$ brasses à eau basse.

Le terrain du milieu est un grand banc de Sable qui s'étend vers le centre de l'estuaire jusqu'à 5 milles de la Pointe-Cheval. Le chenal des vaisseaux se forme entre ce terrain du milieu et le côté nord de la baie, le long duquel s'étend la batture de la Grande-Dune.

Plus haut dans la rivière et sur le côté nord vis-à-vis Black Brook se trouvent les Galets de Gordon ; c'est un obstacle de forme triangulaire.

Les travaux faits par le ministère sur la Miramichi, dans le but d'ouvrir et d'améliorer un passage navigable sur ces bancs, ont été considérables, et l'on peut dire continus, et devront se poursuivre régulièrement par intervalles.

Durant l'exercice financier 1895-96, le dragueur *St. Lawrence*, du 3 au 30 août, fonctionna sur les hauts-fonds du Fer-à-Cheval et de la barre extérieure, et cela alternativement, quand le temps et les circonstances étaient les plus favorables. Pendant ce temps on a enlevé du Fer-à-Cheval 11,200 verges cubes de sable et de la barre extérieure 2,810 verges cubes de même matériel, une profondeur de 21 pieds ayant été obtenue.

DRAGAGE SUR LES HAUTS-FONDS D'OROMOCTO.

La rivière Oromocto se jette dans la rivière Saint-Jean à environ 11 milles en aval de Frédéricton, au village d'Oromocto, dans le comté de Sunbury. Ce village a une population d'environ 400 âmes. Les bateaux à vapeur arrêtent a cet enbroit et, il s'y fait une exportation considérable de produits agricoles.

Tout près dans le voisinage se trouvent les hauts-fonds d'Oromocto, situés entre les îles Thatch et Oromocto ; à certaines époques ces hauts-fonds ne sont couverts que de 8 pieds d'eau et deviennent un obstacle à la navigation.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *New Dominion* a travaillé et poursuivi le creusage sur ces hauts fonds au pied de l'île Thatch. Du 1er au 18 juillet on y a enlevé 3,300 verges cubes de sable et d'argile, ce qui donne une profondeur de 9 pieds à mer basse, niveau de l'été, et permet aux bateaux à vapeur de rivières de traverser du grand chenal au quai d'Oromocto pour y débarquer leurs passagers, cargaison etc.,

DRAGAGE À LA POINTE DU CHÊNE.

Pointe du Chêne située dans le comté de Westmoreland, sur le détroit de Northumberland, est le terminus nord-est du chemin de fer Intercolonial (division de Shédiac) et se trouve à 109 milles de la ville de Saint-Jean. Il y a en cet endroit de longues jetées avec feux d'alignement pour les navires ; il y a aussi des feux sur l'île de Shédiac.

La population est d'environ 200 âmes. Il y a plusieurs magasins, deux ou trois hôtels, des bureaux de télégraphe et de messagerie, et c'est un endroit très fréquenté par les visiteurs durant l'été. Les steamers de la Compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard font le service entre ce port et Summerside, I. P.-E., pendant la saison de la navigation, et font correspondance avec les trains du chemin de fer Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Ce port est le plus facile sur cette partie de la côte pour l'entrée et la sortie des vaisseaux, et le pays avoisinant est fertile et bien colonisé.

Au commencement de l'exercice le dragueur *St. Lawrence* continua ses travaux d'amélioration du chenal dans le port depuis Chêne Spit jusque le long des jetées, dans le but de donner, par le dragage, une profondeur de 15 pieds à eau basse, grandes mers. On discontinua les travaux le 31 juillet, et le dragueur fut rappelé à la rivière Miramichi, Nouveau-Brunswick. Une quantité additionnelle de 12,635 verges cubes, formée en grande partie d'argile, de coquillages, de vase, de vieux pilotis et de cailloux, fut enlevée.

Travaux Publics.

DRAGAGE À LA TRAVERSE—RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

La rivière Ristigouche forme, au nord, une partie de la limite du Nouveau-Brunswick, qu'elle sépare de la province de Québec. Cette importante rivière a une longueur d'environ 225 milles, et sa largeur à l'embouchure de son estuaire est d'environ 3 milles, variant pour les premiers 17 milles intérieurs de 3 à 1½ milles. L'estuaire mesure 9 brasses de profondeur et est navigable pour les plus grands vaisseaux ; mais à la Pointe-aux-Sauvages, un mille en amont de Campbellton, les navires doivent s'arrêter. Aux petites villes de Dalhousie et de Campbellton, où quantité de vaisseaux viennent tous les ans charger de bois de commerce, il y a, pour rendre plus façile le chargement des navires, de belles jetées et de vastes terrains pour le bois. Il s'y fait aussi un commerce considérable de homards et de saumon en conserves, etc.

En aval de Campbellton, vers Oak Point (Pointe du Chêne) il se trouve dans le chenal de la rivière un endroit peu profond, et qui ne mesure pas plus de 10 à 14 pieds à eau basse ; mais la marée qui monte de 6 à 9 pieds permet aux vaisseaux d'un certain tirant de se rendre jusqu'à Campbellton, où ils peuvent mouiller dans 3 à 3½ brasses d'eau à marée basse. Cette partie de la rivière s'appelle la Traverse, et à cet endroit le dragueur *St. Lawrence* a travaillé en différents temps.

Durant l'exercice écoulé, du 4 au 28 septembre 1895, le dragueur fut occupé à creuser et à rendre plus droit le chenal de la batture, et y enleva 11,060 verges cubes de sable, de vase, d'arbres et de souches, obtenant une profondeur de 16 pieds à eau basse. Les travaux n'étaient pas encore terminés quand on fit venir à Pictou le dragueur pour le mettre en hivernement.

Après avoir passé l'hiver en cet endroit et reçu les réparations requises, ce dragueur s'en revint à la Traverse et les travaux furent repris le 4 mai ; et le 30 juin, on avait enlevé une quantité additionnelle de 22,400 verges cubes de matériel, formant un total pour l'année de 33,460 verges cubes.

DRAGAGE A RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou traverse le comté de Kent et est une des plus importantes rivières du Nouveau-Brunswick, tant par sa longue distance navigable que par la profondeur de l'eau sur le barre ; tous les ans quantité de navires viennent ici prendre des cargaisons de bois de commerce. L'entrée de la rivière a une largeur d'environ 3½ câbles et est située entre deux barres de sable qu'on appelle grèves du nord et du sud, sur lesquelles se trouvent des élévations de sable de 30 pieds de hauteur. En dedans de l'embouchure se trouve un endroit d'une vaste étendue qui devient presqu'à sec à mer basse, à l'exception du chenal de la rivière. Ce chenal varie en profondenr de 3 à 9 brasses, et les navires qui parviennent à franchir la barre peuvent remonter le fleuve à une distance de 13 milles, tandis que les bateaux peuvent se rendre jusqu'à 22 milles. Il y a des établissements florissants sur les bords de la Richibouctou, où la population se livre à l'agriculture, à l'exploitation des forêts et à la construction des vaisseaux. Richibouctou, situé à trois milles en dedans de l'embouchure du fleuve, se trouve le chef-lieu du comté et un port d'entrée ; cet endroit est à environ 146 milles de Saint-Jean, et il s'y fait un grand commerce de bois, de poisson, etc. La population est d'environ 1,600 âmes, et en été c'est un des plus beaux endroits des provinces maritimes pour les visiteurs.

La barre de la Richibouctou est dangereuse et sujette à changer ; elle est recouverte de 11 pieds d'eau à mer basse, et de 15 pieds à mer haute, dans les grandes marées ordinaires. Le chenal a une largeur de 80 à 100 verges, et une grande quantité de dragage y a été faite.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *Canada* a, du 6 au 30 juin, fonctionné dans une partie de la rivière qu'on appelle chenal Albion, et à cette époque avait enlevé 1,800 verges cubes de sable : les travaux se continuaient encore à la fin de l'année fiscale.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DRAGAGE AU PONT DE CARDIGAN.

Cardigan est un village situé dans le comté de King, sur la rivière Cardigan laquelle est navigable jusqu'à cet endroit pour les navires d'un fort tonnage. Cardigan se trouve à 40 milles à l'est de Charlottetownet à 6 milles à l'ouest de Georgetown, c'est de là que sont expédiés les produits d'une grande partie du pays environnant. On y compte 6 magasins, 2 hôtels, des scieries et des moulins à farine, etc., etc. La population est d'envirion 700 âmes.

Durant l'année le dragueur *Prince Edward* a complété les travaux entrepris à Cardigan et a enlevé une quantité additionnelle de 12,330 verges cubes de matériel ; des améliorations ont aussi été faites au chenal de la rivière ainsi qu'aux abords des jetées, donnant une profondeur de 12 pieds à eau basse des grandes mers.

DRAGAGE À CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de l'Ile du Prince-Edouard, se trouve dans le comté de Queen et est située sur une langue de terre entre les rivières du Nord et de Hillsborough.

Durant l'exercice 1895-96, le dragueur *Prince Edward* a travaillé aux endroits suivants dans le port de Charlottetown : A la cale de construction de la rue Queen—propriété qui appartient à la ville—où on a enlevé 3,915 verges cubes de vase, etc., donnant une profondeur d'eau de 15 pieds à l'entrée et de 8 dans la partie intérieure ; au quai de la Cie. de MM. Peake et Frères, le dragueur enleva 6,847 verges cubes de vase, etc. ; une profondeur de 18 à 8 pieds fut acquise, tandis qu'au quai de M. George Peake on enleva 5,805 verges cubes de matériel, ce qui donna une profondeur d'eau de 18 à 9 pieds.

DRAGAGE À NEWPORT OU CARDIGAN-NORD.

Newport ou Cardigan-Nord est un village qui se trouve sur la rivière Cardigan, tout près du pont Cardigan, dans le comté de King, Ile du Prince-Edouard. C'est de cet endroit que sont expédiés les produits d'une grande partie du pays environnant. Du 2 au 20 août, le *Prince Edward* améliora, par le dragage, le chenal et l'approche de la jetée, enlevant, 3,240 verges cubes d'argile et pierre, ce qui donne une profondeur d'eau de 10 pieds à l'eau basse des grandes mers.

DRAGAGE À SOURIS.

Souris, village et port de mer dans le comté de King, est situé sur la rivière Souris, à 60 milles de Charlottetown par le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dont il est, à l'est, le terminus à eau profonde.

Il y à en cet endroit 25 magasins, un hôtel de la douane, un bureau de poste, 4 hôtels, des bureaux de télégraphe, de téléphone, etc. C'est un port commode, mais artificiel, étant formé par un brise-lames. Le port naturel formé par la rivière Souris se trouve à Souris-Ouest, mais il est trop petit pour donner refuge aux vaisseaux qui fréquentent cet endroit.

Souris est un établissement de pêche important et le rendez-vous de vaisseaux pêcheurs américains et canadiens dont le nombre, à la fois, s'élève parfois à 200. C'est un endroit magnifique pour les touristes, ainsi que pour la pêche, la chasse et les bains. Il y a une population d'environ 850 âmes.

Durant la saison de 1895, le dragueur *Prince Edward* fonctionna dans ce port du 26 août au 4 octobre, creusant à une profondeur de 18 pieds au quai du chemin de fer, à l'exception de l'endroit près du rivage qui fut nivelé à 14 pieds.

On fit une tranchée de 480 pieds de longueur sur 99 pieds de largeur sur une distance de 299 pieds, et sur 55 pieds de largeur pour le reste. On y enleva du sable, de la glaise et des cailloux, le tout s'élevant à 3,825 verges cubes.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *St. Lawrence*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	508 33	508 33	507 17	278 72	324 33	199 08	182 33	137 69	137 85	189 69	465 86	483 33	3,922 71
Houille	60 00	609 68	192 85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	452 00	1,314 53
Comestibles	233 25	143 40	136 59	.....	0 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	277 09	790 98
Approvisionnements	510 35	.....	4 85	.....	.....	.....	.....	1 70	.....	.....	5 78	96 70	619 37
Equipement	104 18	.....	.....	.....	.....	.....	42 75	.....	.....	.....	.....	121 45	268 38
Eau	19 95	10 00	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 95
Réparations	15 67	.....	8 55	.....	.....	.....	.....	.....	251 60	419 80	125 16	634 91	1,455 69
Pilotage	78 50	138 78	20 75	79 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39 00	78 00	434 12
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	179 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	179 00
Imprévus	8 20	.....	2 00	10 04	10 00	.....	11 78	.....	2 76	11 00	15 15	.....	70 93
Totaux	1,717 43	1,410 19	877 75	367 85	334 98	199 08	236 86	139 39	392 21	620 49	650 95	2,143 48	9,090 66
Frais d'exploitation	1,701 76	1,410 19	869 20	367 85	334 98	199 08	.....	.....	.....	.....	525 79	1,508 57	6,917 42
Réparat. ordinaires	15 67	.....	8 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	634 91	659 13
" extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	236 86	139 39	392 21	620 49	125 16	.....	1,514 11
Totaux	1,717 43	1,410 19	877 75	367 85	334 98	199 08	236 86	139 39	392 21	620 49	650 95	2,143 48	9,090 66

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Canada* pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	420 33	381 87	419 99	194 07	172 33	212 72	172 33	172 33	196 26	254 40	351 17	396 91	3,344 71
Houille	86 25	212 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	224 10	522 81
Comestibles	207 62	50 99	130 19	5 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	179 37	573 67
Approvisionnements	14 70	.....	.....	1 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	163 38	180 06
Equipement	154 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 78	230 66
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 50	4 50
Réparations	.....	44 60	.....	.....	.....	.....	31 95	48 95	593 15	293 00	29 22	540 31	1,581 18
Pilotage	67 50	60 00	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	130 00	332 50
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	426 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	426 50
Imprévus	25 22	.....	.....	8 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 73	41 40
Totaux	1,403 00	749 92	600 18	210 00	172 33	212 72	204 28	221 28	789 41	547 40	405 39	1,722 08	7,237 99
Frais d'exploitation	1,403 00	705 32	600 18	210 00	172 33	212 72	.....	.....	.....	.....	376 17	1,181 77	4,861 49
Réparat. ordinaires	.....	44 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 77	540 31	590 68
" extraordin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	204 28	221 28	789 41	547 40	23 45	.....	1,785 82
Totaux	1,403 00	749 92	600 18	210 00	172 33	212 72	204 28	221 28	789 41	547 40	405 39	1,722 08	7,237 99

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *New Dominion*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	503 78	497 75	491 25	512 22	508 97	466 99	157 50	152 50	155 00	155 00	910 88	1,451 88	5,963 72
Houille	5 00	112 50	30 12	41 25	72 00	41 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	301 93
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	79 82	.....	.....	.....	.....	37 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117 22
Equipement	168 69	.....	.....	28 23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	196 92
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	203 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	203 80
Réparations	11 52	20 00	16 00	186 94	83 65	22 02	.....	100 99	122 72	.....	41 50	948 09	1,553 43
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	390 00	405 00	360 00	120 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,275 00
Quaiage	.....	.....	.....	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00
Imprévus	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 92	.....	.....	.....	.....	.....	6 92
Totaux	1,158 81	1,035 25	897 37	938 64	664 62	771 27	164 42	253 49	277 72	155 00	952 38	2,399 97	9,668 94
Frais d'exploitation	1,147 29	1,015 25	881 37	751 70	580 97	752 25	6 92	.....	.....	.....	.....	.....	5,135 75
Réparat. ordinaires	11 52	20 00	16 00	18 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153 06	219 33
do extraordin.	.....	.....	.....	168 19	83 65	19 02	157 50	253 49	277 72	155 00	952 38	2,246 91	4,313 86
Totaux	1,158 81	1,035 25	897 37	938 64	664 62	771 27	164 42	253 49	277 72	155 00	952 38	2,399 97	9,668 94

CLASSIFICAEION des déboursés du dragueur *Prince Edward*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c,	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	745 87	537 75	531 25	250 32	185 00	201 85	97 50	152 50	155 00	155 00	606 08	536 89	4,155 01
Houille	.....	113 85	23 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	136 85
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	95 39	156 99	12 43	32 38	.....	7 50	.....	.....	.....	.....	.....	28 30	332 99
Equipement	239 71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166 04	405 75
Eau	46 50	46 50	45 00	18 00	55 00	.....	.....	.....	.....	.....	37 50	53 05	301 55
Réparations	.....	218 26	10 00	.....	90 49	22 29	20 00	.....	.....	15 25	2 00	324 49	702 78
Pilotage	.....	15 00	8 00	102 00	23 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148 00
Remorquage	.....	2,070 00	.....	.....	1,010 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,080 00
Quaiage	.....	5 00	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Imprévus	.....	26 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 76	44 76
Totaux	1,127 47	3,189 35	634 68	402 70	1,363 49	231 64	117 50	152 50	155 00	170 25	645 58	1,127 53	9,317 69
Frais d'exploitation	1,127 47	2,971 09	624 68	402 70	1,273 00	54 49	.....	.....	.....	.....	499 64	803 04	7,756 11
Réparat. ordinaires	.....	218 26	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	309 82	538 08
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	90 49	177 15	117 50	152 50	155 00	170 25	145 94	14 67	1,023 50
Totaux	1,127 47	3,189 35	634 68	402 70	1,363 49	231 64	117 50	152 50	155 00	170 25	645 58	1,127 53	9,317 69

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Geo. McKenzie*, pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	497 75	520 18	491 25	249 91	124 18	100 00	157 50	152 50	171 25	171 25	417 94	495 50	3,549 21
Houille	128 38	.....	57 18	74 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 50	286 61
Comestibles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Approvisionnements	124 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 20	11 02	140 58
Equipement	34 38	14 40	128 79	3 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121 29	302 61
Eau	22 50	62 50	55 00	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	7 50	162 50
Réparations	124 74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88 53	365 99	52 03	100 89	3 35	735 53
Pilotage	.....	60 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 00	.....	68 00
Remorquage	495 07	509 00	.....	782 10	119 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 00	2,305 17
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues	26 55	30 04	.....	2 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 13	.....	87 98
Totaux	1,454 73	1,196 12	732 22	1,117 57	243 18	100 00	157 50	241 03	537 24	223 28	571 16	1,064 16	7,638 19
Frais d'exploitation	1,329 99	1,196 12	732 22	1,117 57	243 18	.....	.....	.....	.....	.....	470 27	1,060 81	6,150 16
Réparat. ordinaires	124 74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 35	128 09
do extraordin	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	157 50	241 03	537 24	223 28	100 89	.....	1,359 94
Totaux	1,454 73	1,196 12	732 22	1,117 57	243 18	100 00	157 50	241 03	537 24	223 28	571 16	1,064 16	7,638 19

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants pendant l'année terminée le 30 juin 1896.

"ST. LAWRENCE."

Matières enlevées	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Arbres, souches, etc.	.....	.....	545	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	545
Cailloux	35	10	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60
Sable, vase, etc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,350	15,050	22,400
Argile	1,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,400
Vase	.....	.....	4,950	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,950
Sable—ordinaire	1,050	.....	5,550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,600
Sable—très fin	.....	14,000	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,000
Vase, bancs d'huîtres, etc.	10,150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,150
Totaux	12,635	14,010	11,060	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,350	15,050	60,105

"CANADA."

Hard-pan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cailloux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gravier	.....	1,890	1,980	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,870
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable—ordinaire	.....	2,430	5,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800	9,630
Sable et pierre	.....	1,440	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,440
Vase	5,670	1,260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,350	180	8,460
Totaux	5,670	7,020	7,380	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,350	1,980	23,400

"NEW DOMINION."

Cendre de houille			750										750
Cailloux													
Gravier	50												50
Argile		1,200											1,200
Argile et sciure de bois		2,050											2,050
Sable ordinaire	2,275	4,550	6,325										13,150
" très fin	4,275												4,275
Vase et glaise				3,025	8,125	4,375							15,525
Totaux	6,600	7,800	7,075	3,025	8,125	4,375							37,000

"PRINCE EDWARD."

Hard-pan et roche		620											620
Cailloux		85											85
Gravier	300												300
Argile	180	1,000											1,180
Argile et pierre	510	1,980	1,935										4,425
Sable ordinaire	4,140	500	1,305								900	800	7,645
" très fin													
Vase	6,840										6,300	8,965	22,105
Totaux	11,970	4,185	3,240								7,200	9,765	36,360

"GEO. McKENZIE."

Hard-pan													
Cailloux													
Gravier													
Argile													
" et pierre													
Sable ordinaire	1,238												1,238
" et vase		4,455											4,455
Vase	720	2,520	5,220	315								360	9,135
Totaux	1,958	6,975	5,220	315								360	14,828

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
			c. vgs.	$ c.	$ c.
"St. Lawrence"....	Pointe du Chêne.....	Westmoreland. .	12,635	2,112 45	.....
	Fer à cheval batture-Miramichi	Northumberland	11,200	1,872 53	.....
	Banc extérieur.....	do	2,810	469 80	.....
	Traverse, rivière Ristigouche..	Restigouche	33,460	5,594 19	10,048 97
"Canada".....	Quai de C. Dwyer, Pictou.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	" de Dwyer et Cie, Pictou..	do	.....	.....	.....
	Cale de la Compagnie des Traversiers à vapeur.....	do	.....	.....	.....
	Chéticamp.....	Inverness.....	.....	.....	.....
	Rivière de l'Est.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	Richibouctou.....	Kent	1,800	615 46	615 46
"New Dominion"..	Oromocto.....	Sunbury.....	3,300	953 27	.....
	Frédéricton.....	York.....	14,925	4,311 39	.....
	Quai du "Canada Eastern R'y"	do	3,250	938 82	.....
	Quai du "Dom. Atlantic R'y" St-Jean.....	St-Jean.....	15,525	4,484 72	10,688 20
"Prince Edward"..	Pont Cardigan	King.....	.....	.....	.....
	Newport.....	do	.....	.....	.....
	Souris.....	do	.....	.....	.....
	Chl'town, quai de Geo. Peakes.	Queen.....	.....	.....	.....
	do q. Peakes, Frères et Cie	do	.....	.....	.....
	do cale de la rue de la R..	do	.....	.....	.....
	do quai de Poole.....	do	.....	.....	.....
"Geo. McKenzie"..	Havre Ketch.....	Halifax.....	.....	.....	.....
	Havre de Fourchu.....	Richmond.....	.....	.....	.....
	Wallace	Cumberland	.....	.....	.....
			98,905	21,352 63	21,352 63

Dragueur.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Coût.	Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Coût.
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.
"St. Lawrence".....	60,105	10,048 97	.....	.....
"Canada".....	1,800	615 46	21,600	7,385 52
"New Dominion".....	37,000	10,688 20	.....	.....
"Prince Edward".....	.....	.....	.....	.....
"Geo McKenzie".....	.....	.....	14,828	8,443 37
	98,905	21,352 63	36,428	15,828 89

pour l'année terminée le 30 juin 1896.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité extraite par chaque dragueur.	Dépense totale.
Quantité.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité.	Coût. de chaque ouvrage.	Coût total.		
vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,105	10,048 97
5,850	2,000 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....
360	123 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....
720	246 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13,140	4,492 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,530	523 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7,385 52	.....	.....	.....	23,400	8,000 98
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	37,000	10,688 20
.....	.....	.....	12,330	3,492 80	.....	.....	.....
.....	.....	.....	3,240	917 82	.....	.....	.....
.....	.....	.....	3,825	1,083 53	.....	.....	.....
.....	.....	.....	5,805	1,644 42	.....	.....	.....
.....	.....	.....	6,840	1,937 61	.....	.....	.....
.....	.....	.....	3,915	1,109 03	.....	.....	.....
.....	.....	.....	405	114 72	10,299 93	36,360	10,299 93
1,238	704 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13,275	7,559 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....
315	179 37	8,443 37	.....	.....	.....	14,828	8,443 37
36,428	15,828 89	15,828 89	36,360	10,299 93	10,299 93	171,693	47,481 45

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense pour le dragage.	Surintendance.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
Quantité.	Coût.					
vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	$ c.	c.
.....	.....	60,105	9,090 66	958 31	10,048 97	0 16 719
.....	.....	23,400	7,237 99	762 99	8,000 98	0 34 192
.....	.....	37,000	9,668 94	1,019 26	10,688 20	0 28 887
36,360	10,299 93	36,360	9,317 69	982 24	10,299 93	0 28 328
.....	.....	14,828	7,638 19	805 18	8,443 37	0 56 940
36,360	10,299 93	171,693	42,953 47	4,527 98	47,481 45	0 27 65

Coût du dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Comté.	Localité.	Total pour les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.			Pour l'année 1895-96.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15					22,025	3,649 15	
	Havre au Bouche	10,568	2,498 48					10,568	2,498 48	
	Tracadie	12,245	5,530 29					12,245	5,530 29	
	Anse McNair	11,265	10,035 68					11,265	10,035 68	
	Bayfield	12,871	9,505 79					12,871	9,505 79	
	Arisaig	3,540	3,853 30	35,072 69				3,540	3,853 30	35,072 69
Annapolis	Annapolis	2,825	1,635 68	1,635 68				2,825	1,635 68	1,635 68
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56					22,267	9,275 56	
	Sydney	54,600	17,781 54					54,600	17,781 54	
	Little Glace Bay	46,450	16,936 02					46,450	16,936 02	
	Port-Caledonia	17,413	8,242 21					17,413	8,242 21	
	Etang Bénacadie	20,860	5,993 90					20,860	5,993 90	
	Ile Noël	19,045	3,364 98					19,045	3,364 98	
	Cow Bay	3,255	1,892 32					3,255	1,892 32	
	Main-à-Dieu	4,680	2,720 76	66,207 29				4,680	2,720 76	66,207 29
Colchester	Tatamagouche	65,480	20,373 07	20,373 07				65,480	20,373 07	20,373 07
Cumberland	Parrsboro	42,595	12,804 68					42,595	12,804 68	
	Wallace	60,835	14,573 49	27,378 17	315	179 37	179 37	61,150	14,752 86	27,557 54
Digby	Digby	12,585	5,056 29					12,585	5,056 29	
	Weymouth	88	28 62	5,084 91				88	28 62	5,084 91
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53					5,400	1,413 53	
	Rivière Larry	26,230	6,546 70					26,230	6,546 70	
	Port-Mulgrave	3,532	1,749 78					3,532	1,749 78	
	Sherbrooke	1,260	496 49	10,206 50				1,260	496 49	10,206 50
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71					3,920	2,593 71	
	Traverse d'Halifax	6,177	2,063 38					6,177	2,063 38	
	Anse au Hareng	26,101	12,049 68					26,101	12,049 68	
	Havre Ketch	2,989	985 59		1,238	70,494	70,494	4,227	1,690 53	
	Quai de Richmond	792	182 53					792	182 53	
	Quai de Roche	1,750	620 28					1,750	620 28	
	Term. du ch. de fer d'Halifax	19,290	6,187 38					19,290	6,187 38	
	Jeddore	21,515	4,958 56					21,515	4,958 56	
	Bras du Nord-Ouest	7,350	2,970 39					7,350	2,970 39	
	Quai Cunard	1,400	530 04					1,400	530 04	
	Rivière au Saumon	14,288	5,962 93					14,288	5,962 93	

	Baie Spry	10,665	3,075 72					10,665	3,075 72	
	Passage de l'Est	2,070	596 97					2,070	596 97	
	Sambro	4,815	1,388 61	44,165 77				4,815	1,388 61	44,870 71
Inverness	Whycocomagh	19,760	3,491 31					19,760	3,491 31	
	Etang Campbell	4,940	872 83					4,940	872 83	
	Port-Hastings	270	190 37					270	190 37	
	Chéticamp	157,600	48,370 52		13,140	4,492 88	4,492 88	170,740	52,863 40	
	Mabou	128,347	49,126 92					128,347	49,126 92	
	Port-Hood	4,353	1,258 92	103,310 87				4,353	1,258 92	107,803 75
Lunenburg	Lunenburg	70,510	22,194 57					70,510	22,194 57	
	Baie Mahone	21,844	5,958 65					21,844	5,958 65	
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	33,228 75				11,610	5,075 53	33,228 75
Pictou	Acadia Coal Co., quai	12,310	4,093 81					12,310	4,093 81	
	Albion Mines	9,475	2,181 25					9,475	2,181 25	
	Rivière de l'Est	142,877	47,173 28		1,530	52,315		144,407	47,696 43	
	Quai, Cie Houillère d'Halifax	1,650	359 90					1,650	359 90	
	Quai public de Pictou	7,020	1,634 82					7,020	1,634 82	
	Quai du marché de Pictou	78,250	21,687 04					78,250	21,687 04	
	Quai du ch. de fer de Pictou	32,164	9,959 34					32,164	9,959 34	
	Quai du débarcadère de Pictou	7,345	2,880 01					7,345	2,880 01	
	Cale des trav. à vap. de Pictou				720	246 18		720	246 18	
	Vale Colliery	1,395	682 15					1,395	682 15	
	Rivière Jean	85,173	22,243 98					85,173	22,243 98	
	Granton	25,110	10,707 59					25,110	10,707 59	
	New Glasgow	35,445	11,795 79					35,445	11,795 79	
	Rivière du Milieu	15,060	4,984 40					15,060	4,984 40	
	Quai de C. Dwyer	2,250	672 72	141,056 08				2,250	672 72	
	C. Dwyer, place pour le "Campana"				5,850	2,000 22		5,850	2,000 22	
	Quai de Dwyer et Cie				360	123 09	2,892 64	360	123 09	143,948 72
Queen	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38				12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse	23,650	10,052 76					23,650	10,052 76	
	Canal Saint-Pierre	90,830	27,435 95					90,830	27,435 95	
	Saint-Pierre	7,150	2,407 41					7,150	2,407 41	
	Grand-Goulet	23,584	5,570 49					23,584	5,570 49	
	Rivière Bourgeois	18,920	4,468 87					18,920	4,468 87	
	Cale marine	320	56 53					320	56 53	
	Poulement	10,080	2,566 14	52,558 15				10,080	2,566 14	
	Havre de Fourchu				13,275	7,559 06	7,559 06	13,275	7,559 06	60,117 21
Shelburne	Lockeport	34,048	10,591 41					34,048	10,591 41	
	Barrington	24,580	10,085 07	20,676 48				24,580	10,085 07	20,676 48
Yarmouth	Yarmouth	160,952	56,788 01	56,788 01				160,952	56,788 01	56,788 01
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60				5,450	1,627 60	1,627 60
Victoria	Baie Aspey	3,820	1,569 95	1,569 95				3,820	1,569 95	1,569 95
Drag. "C.-B.", pertes			762 98	762 98					762 98	762 98
		1,896,118	626,465 33	626,465 33	36,428	15,828 89		1,932,546	642,294 22	642,294 22

Coût du dragage dans le Nouveau-Brunswick pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.			Pendant l'année 1895 96.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Gloucester	Bathurst	98,637	29,095 79	29,095 79				98,637	29,095 79	29,095 79
Kent	Richibuctou	101,048	34,940 07		1,800	615 46	615 46	102,848	35,555 53	
	Cocagne	27,180	9,601 45					27,180	9,601 45	
	Bouctouche	13,005	4,934 24					13,005	4,934 24	
	do Pointe-au-Prêtre	3,510	1,110 70					3,510	1,110 70	
	do Pointe-Chapelle	4,140	1,310 07					4,140	1,310 07	
	do Quai Robertson	45	14 23	51,910 76				45	14 23	52,526 22
King	Pointe-Bellisle	60,170	8,156 76					60,170	8,156 76	
	Rivière Kennebecasis	116,270	20,081 83					116,270	20,081 83	
	Moss-Glen	10,200	1,924 47	30,163 06				10,200	1,924 47	30,163 06
Northumberland	Fer-à-cheval, Miramichi	197,692	53,185 83		11,200	1,872 53		208,892	55,058 36	
	Banc extérieur, Miramichi	27,125	7,495 51		2,810	469 80	2,342 33	29,935	7,965 31	
	Grande Dune do	37,975	10,121 67					37,975	10,121 67	
	Gordon-Flats do	22,425	4,403 95	75,206 96				22,425	4,403 95	77,549 29
Queen	Grand Lac	93,555	16,372 96					93,555	16,372 96	
	do Anse McMami	20,440	4,522 82					20,440	4,522 82	
	Jemseg	61,305	12,117 74					61,305	12,117 74	
	Waashademoak	48,975	6,340 83					48,975	6,340 83	
	Grimross Mid-ground	12,040	3,274 99					12,040	3,274 99	
	Crique Gagetown	6,965	1,894 52	44,523 86				6,965	1,894 52	44,523 86
Ristigouche	Dalhousie	22,301	6,543 08					22,301	6,543 08	
	Traverse	29,400	9,008 64	15,551 72	33,460	5,594 19	5,594 19	62,860	14,602 83	21,145 91
Saint-Jean	Terminus du ch. de fer Interc.	139,810	37,130 01					139,810	37,130 01	
	Ile de la Marine	25,294	9,296 79					25,294	9,296 79	
	Anse au Marbre	29,925	4,374 40					29,925	4,374 40	
	Les Scieries Murray	23,880	3,441 65					23,880	3,441 65	
	Quai Indiantown	1,615	192 83					1,615	192 83	
	Quai Long	7,137	2,680 24					7,137	2,680 24	
	Quai Adam	7,513	3,247 29					7,513	3,247 29	

	Miller et Woodman	9,275	1,090 42	.....	.....	.....	.....	9,275	1,090 42	
	Hayford, Stetson et Cie	8,015	942 29	.....	.....	.....	.....	8,015	942 29	
	Quai International	450	52 90	.....	.....	.....	.....	450	52 90	
	Quai de la ligne "Anchor"	4,695	996 81	63,445 63	.....	.....	.....	4,695	996 81	
	Quai "Domin. Atlantic Ry."	.....	.....	.....	15,525	4,484 72	4,484 72	15,525	4,484 72	67,930 35
Sunbury	Oromocto	284,573	54,822 52	54,822 52	3,300	953 27	953 27	287,873	55,775 79	55,775 79
Westmoreland	Point-du-Chêne	80,290	25,487 45	25,487 45	12,635	2,112 45	2,112 45	92,925	27,599 90	27,599 90
York	Frédéricton	39,395	7,699 15	.....	14,925	4,311 39	.....	54,320	12,010 54	
	Traverse Sainte-Marie	15,570	6,827 36	.....	.....	.....	.....	15,570	6,827 36	
	Gibson	30,395	4,379 52	.....	.....	.....	.....	30,395	4,379 52	
	Nashwaak	1,600	435 22	.....	.....	.....	.....	1,600	435 22	
	Bas-fonds Fisher et des Châtaigniers	8,200	1,547 12	20,888 37	.....	.....	.....	8,200	1,547 12	
	Quai "Canadian Eastern Ry."	.....	.....	.....	3,250	938 82	5,250 21	3,250	938 82	26,138 58
		1,732,035	411,096 12	411,096 12	98,905	21,352 63	21,352 63	1,830,940	432,448 75	432,448 75

Coût du dragage dans l'Ile du Prince-Edouard pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.			Pendant l'exercice 1895-96.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
King	Grande Rivière	76,170	15,304 04					76,170	15,304 04	
	Rivière Montague	132,480	22,819 11					132,480	22,819 11	
	Havre de Murray-Sud	99,453	17,638 73					99,453	17,638 73	
	Sturgeon	16,026	6,066 27					16,026	6,066 27	
	Quai de Sainte-Marie	21,963	4,752 55					21,963	4,752 55	
	Quai, ch. de fer Georgetown	1,002	408 32					1,002	408 32	
	Cardigan	23,625	5,126 56	72,115 58	12,330	3,492 80		35,955	8,619 36	
	Newport				3,240	917 82		3,240	917 82	
	Souris				3,825	1,083 53	5,494 15	3,825	1,083 53	77,609 73
Queen	Quai de ch. de fer Charl'town	54,618	15,003 50					54,618	15,003 50	
	do Pownal do	14,193	2,963 50					14,193	2,963 50	
	do de la traverse. do	4,045	670 61					4,045	670 61	
	do Cie de navg. à vap. do	7,668	4,904 15					7,668	4,904 15	
	do Connolly do	5,343	3,417 17					5,343	3,417 17	
	do Peake Frère do	5,355	3,424 85		6,840	1,937 61		12,195	5,362 46	
	Cale, rue de la Reine do				3,915	1,109 03		3,915	1,109 03	
	Quai de G. Peake do				5,805	1,644 42		5,805	1,644 42	
	do de Poole do				405	114 72	4,805 78	405	114 72	
	Crapaud	89,782	27,493 03					89,782	27,493 03	
	Baie de Pownal	33,610	6,536 20					33,610	6,536 20	
	Pointe Rocheuse	82,920	13,426 13					82,920	13,426 13	
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72					17,860	6,326 72	
	Iles des Bois	2,780	548 00					2,780	548 00	
	Crique des Neuf-Milles	31,650	6,286 46					31,650	6,286 46	
	Quai de Hickey	750	150 51					750	150 51	
	Pointe Carr	12,165	2,441 28					12,165	2,441 28	
	Pinette	3,825	756 24					3,825	756 24	
	Fort-Augustus	3,195	631 68					3,195	631 68	
	Traverse du Port-Sud	33,015	5,528 75					33,015	5,528 75	
	Pointe-Rouge	7,161	3,879 60					7,161	3,879 60	
	Rustico-Nord	13,536	4,775 38					13,536	4,775 38	
	Rustico-Sud	11,649	4,109 67					11,649	4,109 67	
	Crique de Gauthier	17,847	8,305 50	121,578 93				17,847	8,305 50	126,384 71

Prince	Summerside	29,396	8,013 37	.....	.....	.....	.....	29,396	8,013 37	
	Jetée de la Pointe-Hurd	41,070	7,289 95	.....	.....	.....	.....	41,070	7,289 95	
	Tignish	11,387	13,005 45	.....	.....	.....	.....	11,387	13,005 45	
	Cascumpec	1,157	538 42	.....	.....	.....	.....	1,157	538 42	
	Cap-Traverse	16,740	5,105 89	33,953 08	.....	.....	.....	16,740	5,105 89	33,953 08
		923,436	227,647 59	227,647 59	36,360	10,299 93	10,299 93	959,796	237,947 52	237,947 52

Coût du dragage dans Québec pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896, à même le crédit des provinces maritimes.

Comté.	Localité.	Total pendant les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.			Pendant l'année 1885-96.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.	Quantité.	Coût.	Coût pour le comté.			
		vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile de la Madeleine, comté de Gaspé	Havre aux Maisons	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	.....
	Amherst, Havre d'	495	242 05	2,634 97	.....	.....	.....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata	Rivière-du-Loup	2,587	825 47	825 47	.....	.....	.....	2,587	825 47	825 47
Rimouski	Rimouski	8,123	3,997 59	3,997 59	.....	.....	.....	8,123	3,997 59	3,997 59
		18,005	7,458 03	7,458 03	.....	.....	.....	18,005	7,458 03	7,458 03

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées dans chaque province, et le coût de chaque ouvrage, pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1872-73	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0 35·328
1873-74	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0 28·071
1874-75	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0 33·354
1875-76	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0 21·642
1876-77	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23·594
1877-78	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0 23·983
1878-79	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0 21·951
1879-80	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0 28·197
1880-81	44,315	12,385 85	87,118	23,061 64	2,317	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0 25·232
1881-82	79,640	18,626 87	89,566	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531	61,347 15	0 28·331
1882-83	48,565	13,422 70	143,616	42,996 93	.....	.....	68,535	11,080 37	260,716	67,500 00	0 25·890
1883-84	47,058	17,103 38	157,560	49,050 58	.....	.....	79,750	13,355 05	284,368	79,509 01	0 27·959
1884-85	128,997	24,460 35	76,164	25,250 73	8,123	3,999 59	55,075	8,668 01	268,359	62,376 68	0 23·242
1885-86	68,505	14,874 63	56,790	21,482 05	.....	.....	17,137	10,349 66	142,432	46,706 34	0 32·792
1886-87	69,440	11,452 86	53,400	25,621 19	.....	.....	6,137	6,214 74	128,977	43,288 79	0 33·056
1887-88	50,152	9,252 50	84,175	29,847 60	.....	.....	3,775	5,899 90	138,102	45,000 00	0 32·058
1888-89	63,633	16,598 08	56,910	32,697 00	.....	.....	24,240	15,502 95	144,783	64,798 03	0 27·029
1889-90	86,068	20,544 93	59,783	22,821 55	.....	.....	31,422	11,085 39	177,273	54,451 87	0 30·071
1890-91	96,588	20,375 06	61,698	24,386 57	.....	.....	19,004	8,843 92	177,290	53,605 55	0 30·023
1891-92	75,023	20,592 85	81,993	27,376 08	.....	.....	31,382	12,788 34	188,398	60,757 27	0 32·249
1892-93	108,035	23,742 26	40,834	18,125 58	.....	.....	66,585	15,112 83	215,454	56,980 67	0 26·044
1893-94	77,505	21,564 27	59,581	28,664 99	.....	.....	61,536	12,269 24	198,622	62,498 50	0 31·046
1894-95	59,715	13,630 11	105,463	32,202 70	.....	.....	48,060	10,428 90	213,238	56,261 71	0 26·038
1895-96	98,905	21,352 63	36,428	15,828 89	.....	.....	36,360	10,299 93	171,693	47,481 45	0 27·065
	1,830,942	432,448 80	1,887,962	630,358 94	18,005	7,458 03	959,796	237,947 52	4,696,705	1,308,213 29	0 27·085

État du dragage indiquant les quantités de matières enlevées à la pelle dans chaque province et le coût de chaque dragage pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Année.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût de la verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	vgs c.	$ c.	$ c.
1878-79	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	555 13	2 26·058
1879-80	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	0 29·064
1880-81	.....	.....	11,140	2,560 25	.....	.....	.....	.....	11,140	2,560 25	0 22·098
1881-82	.....	.....	10,640	2,650 00	.....	.....	.....	.....	10,640	2,650 00	0 24·090
1882-83	.....	.....	8,190	2,500 00	.....	.....	.....	.....	8,190	2,500 00	0 30·052
1883-84	.....	.....	5,460	2,500 00	.....	.....	.....	.....	5,460	2,500 00	0 45·078
1884-85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	48,045	14,432 28	.....	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30·003

ETAT du dragage dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et le coût de chaque dragage pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Dragueur.	Quantités totales et coût pour les vingt-trois années expirées le 30 juin 1895.			1895-96.			Total pour les vingt-quatre années expirées le 30 juin 1896.		
	Quantité totale.	Coût.	Par verge cube.	Quantité.	Coût.	Par verge cube.	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
"St. Lawrence"	915,719	283,957 20	0 31·00	60,105	10,048 97	0 16·719	975,824	294,006 17	0 30·129
"Canada"	663,199	224,400 16	0 33·83	23,400	8,000 98	0 34·192	686,599	232,401 14	0 33·848
"New Dominion"	982,928	187,199 23	0 19·04	37,000	10,688 20	0 28·887	1,019,928	197,887 43	0 19·402
"Prince Edward"	917,526	224,292 63	0 24·44	36,360	10,299 93	0 28·328	953,886	234,592 56	0 24·593
"Cape Breton"	534,938	139,074 33	0 25·99	.....	.....	.....	534,938	139,074 33	0 25·99
"Geo. McKenzie"	499,137	195,310 70	0 39·12	14,828	8,443 37	0 56·942	513,965	203,754 07	0 39·643
Totaux	4,513,447	1,254,234 25	0 27·28	171,693	47,481 45	0 27·655	4,685,140	1,301,715 70	0 27·784

État du dragage fait à la pelle dans les provinces maritimes, indiquant les quantités enlevées et la dépense à chaque endroit, pendant les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.

Localité.	Total des quantités et coût pour les vingt-trois années terminées le 30 juin 1895.			1895-96.			Total pour les vingt-quatre années terminées le 30 juin 1896.		
	Quantité totale.	Coût.	Par verge cube.	Quantité.	Coût.	Par verge cube.	Quantité totale.	Coût.	Coût par verge cube.
	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.	vgs. c.	$ c.	$ c.
Parrsboro', N.-E.	42,595	12,804 68	0 30·06	.....	.....	.....	42,595	12,804 68	0 30·06
Windsor, N.-E	5,450	1,627 60	0 29·86	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	0 29·86
Totaux	48,045	14,432 28	0 30.08	.....	.....	.....	48,045	14,432 28	0 30·03

PROVINCE DE QUÉBEC.

CHENAL DES NAVIRES, RIVIÈRE SAINT-LAURENT, ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Le dragage du chenal des navires, entre Montréal et Québec, s'est fait aux endroits suivants pendant le cours de l'exercice de 1895-96, savoir : Le haut-fond Molson, Hochelaga, Maisonneuve, Longueuil, Pointe-aux-Trembles, Varennes, Contrecœur, Nicolet et Lotbinière.

Haut-fond Molson.

Le dragueur n° 8 a travaillé à ce haut-fond du 13 août au 14 octobre 1895, et pendant cette période il a enlevé 17,800 verges cubes de pierre et de gravier au prix total de $10,935.39, ou 61.43 centins par verge cube.

Hochelaga.

L'ouvrage au haut-fond Molson étant terminé, le dragueur n° 8 fut envoyé à Hochelaga, travaillant à cet endroit du 15 ou 26 octobre 1895, et pendant cette période 7,280 verges cubes de pierre et de gravier furent enlevées au prix de $2,334.52, ou 32.06 centins par verge cube.

Maisonneuve.

L'élargissement et le nettoyage du chenal de Maisonneuve fut commencé par le dragueur n° 11 le 28 août, et se continua jusqu'au 11 octobre 1895 ; 15,697 verges cubes de *hard pan* et roches furent enlevées au prix de $4,386.85, ou 27.94 centins par verge cube.

Longueuil.

Le dragueur n° 8 fut transféré d'Hochelaga à Longueuil, où il travailla du 28 octobre au 19 novembre 1895, et du 25 mai 1896 jusqu'à la fin de l'exercice financier. Durant ce temps, 3,000 verges cubes de sable et de gravier furent enlevées au prix de $1,720.18, ou 47.78 centins par verge cube.

Pointe-aux-Trembles.

Le dragueur n° 11 travailla du 12 octobre au 30 novembre 1895, et du 28 mai au 30 juin 1896, l'ouvrage consistant à creuser le chenal à une profondeur de 28 pieds et 6 pouces à l'eau basse ; une quantité de 44,065 verges cubes de *hard-pan* et de glaise, fut enlevée au prix de $7,573.84, ou 17·88 centins par verge cube.

Le dragueur n° 12 travailla aussi à cette partie du chenal, depuis le 18 octobre au 9 novembre 1895, et du 12 mai au 30 juin 1896, enlevant pour sa part 31,080 verges cubes de glaise et de gravier, au prix de $5,050.41, ou 16·25 centins par verge cube.

Varennes.

Au commencement de l'exercice financier, le dragueur n° 11 continua à élargir la courbe au Cap Saint-Michel, chenal de Varennes, où il travailla jusqu'au 27 août 1895. Une quantité de 69,930 verges cubes de glaise et de sable fut enlevée au prix de $5,511.63, ou 7·89 centins par verge cube.

Le 28 août, le dragueur n° 12 fut mis à l'ouvrage à cet endroit et continua à travailler jusqu'au 24 septembre 1895, enlevant 97,050 verges cubes de glaise et de roche au prix de $6,944.31, ou 7·15 centins par verge cube.

Contrecœur.

Le creusage de " Bell Mouth " du chenal de Contrecœur à Saint-Ours, à une profondeur de 29 pieds à l'eau basse, fut continué par le dragueur n° 8 le 1er juillet, et l'ouvrage fut terminé le 9 août 1895 ; la quantité de matières enlevées étant de 46,280 verges cubes de glaise et roche, au prix de $4,177.57, ou 9.03 centins par verge cube.

Au commencement de l'exercice financier, le dragueur n° 12 reprit l'ouvrage commencé en 1894, consistant dans l'élargissement et le nettoyage du chenal de Contrecœur. L'ouvrage fut terminé le 27 août 1895, 52,800 verges cubes de glaise et de gravier ayant été enlevées au prix de $6,313, oú 11.95 centins par verge cube.

Nicolet.

L'ouvrage à Varennes étant terminé le dragueur n° 12 fut envoyé à Nicolet où il travailla du 27 septembre au 16 octobre 1895, nettoyant le chenal à la batture Force ; 4,050 verges cubes de glaise et cailloux furent enlevées au prix de $2,146.43, ou 52.99 centins par verge cube.

Lotbinière.

Le creusage additionnel de la partie nord du chenal des navires à Barre-à-Boulard fut commencé par le dragueur *Laval* le 1er juillet 1895, et se continua jusqu'à la fin de l'exercice financier. Les matières enlevées consistant en 4,810 verges cubes de pierre enclavée dans le *hard-pan*, et de gros cailloux. Coût de l'extraction, $22,317.82, ou 46.48 centins par verge cube.

Résumé des travaux de dragage du chenal des navires entre

Vaisseau.	Localité.	Durée du service.		Journée de travail nominale, 10 heures par jour.		Appareils de dragage en mouvement.		Quantité enlevée, en verges cubes mesure de chalan.		
		Jours.	Total.	Heures.	Total.	Heures.	Total.	Terre.	Roche.	Total.
Dragueur Laval....	Lotbinière.....	157	157	1,570	1,570	948	948	.....	48,010	48,010
Dragueur n° 8.....	Contrecœur.....	34	.....	.....	.....	296¾	.....	46,280	.....	46,280
do	Molson's Shoal..	89	.....	.....	.....	617¾	.....	.....	17,800	.....
do ...	Trav. Hochelaga	19	.....	.....	.....	162	.....	.....	7,280	.....
do	Trav. Longueuil.	14	156	1,560	1,560	114¾	1,191¼	.....	3,600	28,680
Dragueur n° 11.....	Varennes.....	49	.....	.....	.....	418	.....	69,930	.....	.....
do	Maisonneuve....	39	.....	.....	.....	323¼	.....	.....	15,697	15,697
do	Pointe aux Trembles	70	158	1,580	1,580	548	1,289¼	44,065	.....	113,995
Dragueur n° 12.....	Contrecœur.....	50	.....	.....	.....	401½	.....	52,800	.....	.....
do	Varennes.	55	.....	.....	.....	486¼	.....	97,050	.....	.....
do	Nicolet.....	17	.....	.....	.....	74¼	.....	4,050	.....	.....
do	Pointe aux Trembles	40	162	1,620	1,620	293¼	1,255¼	31,080	.....	184,980
		633	633	6,330	6,330	4,683¾	4,683¾	345,255	92,387	437,642

Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Composition du terrain.	Quantité enlevée, en verges cubes, dans chaque localité.								
	Lotbinière.	Contrecœur.	Molson's Shoal.	Traverse d'Hochelaga	Traverse de Longueuil	Varennes.	Maisonneuve.	Pointe aux Trembles.	Nicolet.
Tuf, pierre et cailloux	48,010	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Argile et pierre	.....	46,280	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Presque toute pierre	.....	.....	17,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Toute pierre	.....	.....	.....	7,280	.....	.....	.....	.....	.....
do	.....	.....	.....	.....	3,600	.....	.....	.....	.....
Argile et sable	.....	.....	.....	.....	.....	69,930	.....	.....	.....
Tuf et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,697	.....	.....
do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44,065	.....
Argile et gravier	.....	52,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do pierre	.....	.....	.....	.....	.....	97,050	.....	.....	.....
do cailloux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,050
do gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,080	.....
	48,010	99,080	17,800	7,280	3,600	166,980	15,697	75,145	4,050

ÉTAT indiquant la classification du coût du dragage dans le chenal des

Vaisseau.	Combustible.	Gages.	Pension.	Approvisionnements et matériaux.	Reconstruction et réparations.	Coût du nouveau matériel de construction.	Dépenses générales.	Salaires et dép'nses officielles.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dragueur Laval, Lotbinière	1,660 95	4,190 03	981 07	2,595 25	1,462 62	.....	2,091 02	1,390 03
Dragueur n° 8	1,748 75	3,125 68	892 87	992 01	3,180 70	.....	1,908 80	1,268 90
Contrecœur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Molson's-Shoal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hochelaga, traverse d'..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Longueuil do de.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dragueur n° 11	2,032 00	2,641 20	905 72	287 37	3,350 35	.....	1,769 78	1,176 49
Varennes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Maisonneuve	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pointe-aux-Trembles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dragueur n° 12	2,235 50	3,038 94	983 50	496 39	3,539 06	.....	1,976 59	1,313 94
Contrecœur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Varennes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nicolet	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pointe-aux-Trembles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arrache-pierre n° 1	5 60	397 25	25 00	31 06	.....	.....	87 96	58 47
do n° 2	54 75	531 62	65 00	122 62	225 56	.....	191 87	127 53
Remorq. "John Pratt".	1,168 20	1,824 12	723 47	299 67	245 50	.....	818 08	543 83
do "St. James"..	.....	510 99	.....	133 62	.....	.....	123 69	82 21
do "Cartier"	551 20	1,506 65	536 88	263 31	303 51	.....	606 99	403 55
do "St. Francis".	979 60	1,305 95	441 17	136 79	703 57	.....	684 95	455 37
do "M. F. Parsons"	1,242 00	1,170 62	460 49	135 12	348 68	.....	644 44	428 47
do "C. J. Brydges"	1,274 25	1,373 95	522 57	163 79	279 91	.....	693 83	461 21
Nouvel outillage.								
Nouveau dragueur	.....	.....	.....	.....	.....	23,400 27	.....	.....
do remorq. en fer	.....	.....	.....	.....	.....	8,767 24	.....	.....
Chalans de 200 verges..	.....	.....	.....	.....	.....	5,513 49	.....	.....
	12,952 80	21,617 00	6,537 74	5,657 00	13,639 46	37,681 00	11,598 00	7,710 00

navires entre Montréal et Québec, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Coût total.	Service de l'arrache-pierre.	Remorquage.	Coût total du dragueur et de l'outillage.	Nombre de jours de travail.	Heures d'ouvrage.	Coût par jour.	Nombre de verges cubes draguées	Coût par verges cube.	Composition du terrain.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.		c.	
14,370 97	1,318 95	6,627 90	22,317 82	157	948	22,317 82	48,010	46 $\frac{48}{100}$	Hard-pan, pierre et cailloux.
13,117 71	.....	6,049 94	19,167 65	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	34	296¾	4,176 57	46,280	9 $\frac{03}{100}$	Argile et pierre.
.....	.....	.....	.....	89	617¾	10,935 39	17,800	61 $\frac{43}{100}$	Pierre.
.....	.....	.....	.....	19	162	2,334 52	7,280	32 $\frac{06}{100}$	do
.....	.....	.....	.....	14	114¾	1,720 18	3,600	47 $\frac{78}{100}$	do
12,162 91	.....	5,609 47	17,772 38	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	49	418	5,511 68	69,930	7 $\frac{89}{100}$	Agile et sable.
.....	.....	.....	.....	39	323¼	4,386 85	15,697	27 $\frac{94}{100}$	Hard-pan et pierre.
.....	.....	.....	.....	70	548	7,873 84	44,065	17 $\frac{86}{100}$	do do
13,583 92	605 34	6,264 89	20,454 15	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	50	401½	6,313 00	52,800	11 $\frac{95}{100}$	Argile et gravier.
.....	.....	.....	.....	55	486¼	6,944 31	97,050	7 $\frac{15}{100}$	do pierre.
.....	.....	.....	.....	17	74¼	2,146 43	4,050	52 $\frac{99}{100}$	do cailloux.
.....	.....	.....	.....	40	293¼	5,050 41	31,080	16 $\frac{25}{100}$	do gravier.
605 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
1,318 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
5,622 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
850 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
4,172 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
4,707 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
4,429 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
4,769 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
23,400 27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
8,767 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
5,513 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
117,393 00	1,924 29	24,552 20	79,712 00	633	4,683¾	79,712 00	437,642	.....	

DRAGAGE À CHATEAUGUAY.

Le bassin de Châteauguay est situé à l'embouchure de la rivière du même nom, à cinq milles de Caughnawaga, 14 milles au sud-ouest de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 15 au 31 juillet, et du 26 d'août au 16 septembre 1895. Il creusa une tranchée de 260 pieds le long du quai du bateau à vapeur, et une autre de 190 pieds reliant la première au chenal des bateaux. Deux tranchées furent creusées dans le chenal est de la rivière, une de 375, et l'autre de 136 pieds de long, toutes ces tranchées étant de 26 pieds de large et de 6 pieds de profondeur.

Le *St. Louis* enleva 4,025 verges cubes de *hard-pan*, argile, sable et cailloux.

Le dragueur *Petit Géant* travailla aussi à cet endroit du 24 au 30 juin 1896, enlevant les obstacles, près du quai du village, lesquelles consistaient en *hard-pan* et sable.

DRAGAGE À DORVAL.

Dorval, comté Jacques-Cartier, est situé sur le lac Saint-Louis, sur la rive sud-ouest de l'île de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 2 au 22 juillet 1895, nettoyant et redressant les différentes tranchées faites l'année précédente. La quantité de matières enlevées consistent en 1,770 verges cubes de glaise.

DRAGAGE À L'ILE GROS BOIS.

L'île Gros Bois fait partie d'un groupe d'îles situées dans le Saint-Laurent à environ 6 milles en aval de Montréal.

Le dragueur *St. Louis* travailla à cet endroit du 3 au 22 d'août 1895, creusant deux tranchées de 400 pieds de longueur par 46 de largeur et 6 de profondeur, depuis l'eau navigable jusqu'au quai du bateau à vapeur, enlevant 4,221 verges cubes d'argile et de sable.

DRAGAGE À LAPRAIRIE.

Laprairie est le chef-lieu du comté du même nom, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 7 milles en amont de Montréal.

Un bateau de la Compagnie de Navigation Richelieu et Ontario fait le trajet entre cette place et Montréal, faisant plusieurs voyages par jour, durant la saison de navigation.

Entre le 12 de mai et la fin de l'exercice financier 1896, le dragueur *Nithsdale* travailla au chenal des bateaux à vapeur, creusant un passage de 4,500 pieds de long, 25 pieds de large et d'une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, reliant le chenal extérieur, ou chenal principal, au quai, et, enlevant 7,587 verges cubes de *hard-pan*, argile, roche et cailloux.

DRAGAGE À LONGUEUIL.

Longueuil est le chef-lieu du comté de Chambly, et est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la ville de Montréal.

Le 16 juillet le dragueur *Nithsdale* commença à travailler à cet endroit et continua jusqu'au 12 octobre 1895.

Le dragueur creusa à une profondeur de 8 pieds du côté est et vis-à-vis le quai de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, et à la même profondeur, vis-à-vis le quai du gouvernement. Les matières enlevées consistant en 12,832 verges cubes de glaise et roche, cailloux, *hard pan* et gravier.

DRAGAGE À LOUISEVILLE.

Louiseville, comté de Maskinongé, est situé sur la Rivière-du-Loup, laquelle se décharge dans le lac Saint-Pierre, sur la rive nord. Le village est situé à environ 3 milles du lac, et à 74 milles à l'est de Montréal.

Du 21 mai au 21 juin 1896, le dragueur *Saint-Pierre* travailla au haut-fond à l'embouchure de la Rivière-du-Loup, enlevant 8,911 verges cubes de glaise et de sable, et donnant une profondeur d'eau de 5½ pieds.

DRAGAGE À NICOLET.

La rivière Nicolet se décharge dans le Saint-Laurent, sur la rive sud, au pied du lac Saint-Pierre.

Du 1er juillet au 31 octobre 1895, et du 24 au 30 juin 1896, le dragueur *Saint-Pierre* creusa un chenal à partir de l'extrémité extérieure de la jetée (lac Saint-Pierre) jusqu'à l'embouchure de la rivière, ouvrant une tranchée de 2,500 pieds de longueur et de 8½ pieds au-dessous de zéro.

La quantité de matières enlevées a été de 44,459 verges cubes d'argile et de sable

DRAGAGE À SAINT-PLACIDE.

Saint-Placide, un village du comté des Deux-Montagnes, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, à 18 milles en amont de son confluent avec le Saint-Laurent, et à 9 milles de Saint-André.

Depuis plusieurs années des travaux de creusage ont été faits à cet endroit, au chenal des bateaux à vapeur, et autour du quai du village.

Le dragueur *Nithsdale* continuant son ouvrage de l'année précédente, travailla du 2 au 12 juillet 1895, vis-à-vis du quai, enlevant 3,224 verges cubes d'argile, roche et cailloux.

PROVINCE D'ONTARIO.

DRAGAGE À AMHERSTBURG.

Amherstburg est un port d'inscription du comté d'Essex, situé sur la rivière Détroit, à 5 milles en amont du lac Erié, et est aussi un entrepôt considérable de charbon.

Depuis quelques années le gouvernement a creusé et élargi le chenal conduisant aux quai, de même que réparé les quais et enlevé les obstacles, tels que gros cailloux, etc., qui obstruaient le chenal.

Du 29 juillet au 24 septembre 1895, le dragueur *Ontario* travailla à cet endroit. Commençant au nouveau dock de Mullen, le dragage s'étend en aval, dans la rivière Détroit, et consiste en tranchées de 75, 130, 140, 350, 400, 550, 650 et 800 pieds de longueur, ces tranchées sont attenantes et ont une largeur de 25 pieds chacune, et une profondeur de 18½ pieds à l'eau extrême basse.

Les matières enlevées ont été de 8,204 verges cubes d'argile et de cailloux.

DRAGAGE À BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière est un village situé sur la rivière du même nom, dans le comté d'Essex, 17 milles à l'est de Windsor. Des quantités considérables de sable de construction et de dormants sont expédiées de cet endroit. Du 14 de mai à la fin de l'exercice financier 1896, le dragueur *Ontario* travailla à creuser un chenal dans un haut-fond de sable, qui s'étend de l'embouchure de la rivière jusque dans le lac Saint-Clair ; deux tranchées

attenantes furent pratiquées, une de 977 pieds et l'autre de 865 pieds de longueur, ayant une largeur totale de 45 pieds et une profondeur de 9 pieds.

Les matières enlevées consistent en 12,596 verges cubes d'argile et de sable fin.

DRAGAGE À BELLEVILLE.

Belleville, le chef-lieu du comté de Hasting, est situé sur la Baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Moira, 43 milles à l'ouest de Kingston.

Tel que mentionné dans le rapport de l'année précédente, le dragage exécuté à cet endroit a été d'une grande utilé.

L'ouvrage exécuté dans cette rivière a eu pour effet d'arrêter les inondations du printemps, qui étaient causées par la glace échouant dans la rivière par suite de la faible profondeur de l'eau. Le dragueur *Queen* travailla du 9 septembre au 16 novembre 1895, et du 26 mai jusqu'à la fin de l'exercice financier 1896, creusant 4 tranchées du côté ouest de l'île Mill, en montant la rivière Moira ; ces tranchées ayant une longueur respective de 800, 500 et deux de 675 pieds, une largeur de 25 pieds et une profondeur variant de 7 à 8 pieds. Une autre tranchée de 100 pieds de long et 9 de profondeur fut creusée entre le quai Rathbun et le quai Stewart, de même qu'un chenal conduisant au quai Lazier, et consistant en trois tranchées de 500, 905 et 1,033 pieds de longueur respectivement, et d'une profondeur de 9. La quantité de matières enlevées consiste en un total de 24,880 verges cubes de gravier, cailloux et pierre cassée.

DRAGAGE À BOWMANVILLE.

Bowmanville ou Port-Darlington, comté Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 40 milles à l'est de Toronto. C'est un havre artificiel, formé par deux jetées parallèles construites à l'embouchure d'une petite rivière et se prolongeant dans le lac.

Une quantité considérable de sable s'étant accumulée entre les deux jetées, le dragueur *Nipissing* fut mis à l'ouvrage le 8 juillet, et continua jusqu'au 3 d'août 1895. Une tranchée de 1,400 pieds de long par 25 de large et 11 de profondeur, fut creusée entre les jetées, depuis l'entrée jusqu'au hâvre. La quantité de matières enlevées étant de 9,270 verges cubes de sable fin.

DRAGAGE AU CHENAL DE BURLINGTON.

Le chenal de Burlington relie le havre de Hamilton avec le lac Ontario. Pendant l'exercice 1895-96, un dragueur fut engagé à creuser le chenal à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse, et à préparer un lit pour un caisson de 70 pieds. L'ouvrage commença le 25 mai et fut terminé le 22 juin 1886 ; 6,680 verges cubes de matières furent enlevées.

DRAGAGE À FORT-ÉRIÉ.

Fort-Erié est un village incorporé du comté de Welland, et est situé sur la rivière Niagara, à vingt milles au sud-est de la ville de Welland.

Le dragueur *Ontario* travailla à cet endroit du 10 au 18 de juillet, vis-à-vis le vieux quai de la "Traverse du Fort-Erié," creusant une tranchée de 200 pieds de long, par 60 de large avec une profondeur de 9 pieds, et enlevant 345 verges cubes d'argile et de cailloux.

DRAGAGE À LA BAIE-DU-FRANÇAIS.

La Baie-du-Français, ou havre de Pickering, comté d'Ontario, est située sur le lac Ontario, 21 milles à l'est de Toronto.

Le dragueur *Nipissing* travailla à cet endroit du 15 au 30 août 1895, creusant le chenal entre les jetées. Une tranchée de 800 pieds de long par 25 de large et 10 de profondeur fut creusée, et 4,560 verges cubes de sable furent enlevées.

DRAGAGE À KINCARDINE.

Kincardine, comté de Bruce, est situé à l'embouchure de la rivière Penetangore, laquelle se décharge dans le lac Huron, à 30 milles au nord de Goderich.

Pendant l'exercice 1895-96, la somme de $2,000 fut dépensée à creuser deux tranchées dans le chenal et le long de la jetée nord, à une profondeur de 12 pieds ; les matières enlevées mesurant 8,000 verges cubes, mesure de chalan.

DRAGAGE À MEAFORD.

Meaford est situé sur la rive nord de la Baie Georgienne, comté de Gray, 115 milles au nord de Toronto.

Le dragueur *Challenge* travailla à cet endroit, du 6 au 31 juillet 1895, creusant, entre les jetées une tranchée de 800 pieds de longueur par 25 de largeur et 16 de profondeur, enlevant 6,870 verges cubes de *hard-pan*, argile et cailloux.

DRAGAGE À MIDLAND.

Midland, comté de Simcoe, est le terminus du chemin de fer du Grand-Tronc, à la Baie Georgienne. Le dragueur *Challenge* travailla à cet endroit du 29 mai au 19 juillet 1896, avec les résultats suivants :—

Une tranchée de 300 pieds de longueur fut creusée vis-à-vis le quai du Grand Tronc, ainsi qu'une autre de 150 pieds du côté ouest du quai, toutes deux ayant une largeur de 25 pieds et une profondeur de 15 pieds à l'eau basse ; de plus une tranchée de 300 pieds par 14 de profondeur fut creusée le long de l'esplanade, et une autre de 450 pieds de long, par 40 pieds de large et 9 de profondeur, fut creusée vis-à-vis le moulin Thew.

La quantité de matières enlevées consiste en 7,200 verges cubes de *hard-pan*, argile, sable et vase.

DRAGAGE À NEWCASTLE.

Le havre de Newcastle est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto.

Le 3 septembre 1895, le dragueur *Nipissing* commença à enlever le haut-fond de sable qui s'était formé entre les jetées, et continua à travailler jusqu'au 27 du même mois. Deux tranchées furent creusées, ayant une longueur respective de 386 pieds, par 50 pieds de large et 11 de profondeur.

DRAGAGE À PENETANGUISHENE.

Penetanguishene, comté de Simcoe, est un petit bras de mer de la baie Georgienne, et le terminus d'un des embranchements du chemin de fer le Grand Tronc.

Le 22 juin, le dragueur *Challenge* commença à travailler à cet endroit et continua jusqu'à la fin de l'exercice financier 1896. L'ouvrage fait consiste en une tranchée de 210 pieds de long, par 16 de profondeur, au Dock de la ville, et de deux autres tranchées, vis-à-vis "*La Réforme*" ayant une longueur de 290 et 256 pieds respectivement, et une profondeur de 16 pieds.

La quantité de matières enlevées consiste en 3,180 verges cubes d'argiie et de vase.

DRAGAGE À PORT-ELGIN.

Port-Elgin est situé dans la division électorale de la partie sud du comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, environ 24 milles au nord de Kincardine et quatre milles au sud de Southampton. C'est une station du Grand Tronc, mais la voie ferrée ne se rend pas jusqu'au port.

Le dragueur, en 1895, travailla 114 heures, enlevant 5,150 verges cubes de matières au prix de $962.

Du 21 avril au 14 mai 1896, le dragueur continua l'ouvrage, travaillant 200 heures et enlevant 8,320 verges cubes de matières au prix de $1,600.00. Gages de l'inspecteur $92.45. Total, $1,692.45.

DRAGAGE À PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Durham, est situé sur le lac Ontario, 63 milles à l'est de Toronto, et 102 en amont de Kingston. C'est un havre artificiel, formé par des jetées construites dans le lac.

Le dragueur *Nipissing* travailla à cet endroit du 2 au 6 juillet, et du 5 au 14 août 1895.

Deux tranchées furent creusées, une à l'entrée du havre d'une longeuur de 300 pieds et d'une profondeur de 12 pieds, l'autre le long de la jetée de l'Est, dans le havre, et ayant 600 pieds de longueur et 11 pieds de profondeur. La quantité de matières enlevées consiste en 5,130 verges cubes de sable.

DRAGAGE À PRESCOTT.

Prescott est une ville incorporée du comté de Grenville, et est située sur la rivière Saint-Laurent, 13 milles à l'est de Brockville.

Le dragueur *Queen* travailla à cet endroit du 17 juillet au 6 septembre 1895, creusant, vis-à-vis le quai du nouvel entrepôt de grain, quatre tranchées attenantes, et d'une longueur de 250, 300, 375 et 400 pieds respectivement, et d'une largeur totale de 100 pieds, et une profondeur de 16 pieds. Du côté est du quai 6 tranchées de 150 pieds de long, et du côté ouest, 3 tranchées de la même longueur furent creusées à une profondeur de 14 pieds.

Au quai de la Compagnie du Pacifique, trois tranchées de 150 pieds de long et 75 pieds de large, furent creusées à une profondeur de 9 pieds. La quantité de matières enlevées par ce dragueur consite en 15,360 verges cubes d'argile et pierre, *hard-pan* et cailloux.

Le dragueur *Nipissing* travailla aussi à Prescott du 22 mai, jusqu'à la fin de l'exercice 1896, et creusa, vis-à-vis le quai de l'entrepôt de grain, trois tranchées de 390 pieds de long, 18 de profondeur et d'une largeur totale de 75 pieds, et vis-à-vis le quai "Plumb," deux tranchées de 210 pieds de long, 15 de profondeur et 50 pieds de large. Au quai Labatt une tranchée de 205 pieds de long et 14 de profondeur au quai "Wiser," une tranchées de 70 pieds de long, et trois autres de 90, 190 et 218 pieds furent creusés du côté ouest du quai jusqu'à l'eau profonde ; ces tranchées ayant 25 pieds de large et 15 de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Les matières enlevées par ce dernier dragueur, consistant en 8,100 verges cubes de sable.

DRAGAGE RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

La rivière Kaministiquia se décharge dans la Baie du Tonnerre, lac Supérieur, à l'ouest de Port-Arthur, dans le district électoral d'Algoma.

Des quantités considérables de grain sont expédiées de cet endroit vers l'est.

Durant l'exercice financier 1894-95, le dragueur ascenseur "n° 9" travailla avec grand succès, au creusage d'un chenal, au travers d'un haut-fond de sable et d'argile, à l'embouchure de la rivière, et lequel s'étend loin dans la baie.

Durant l'exercice 1895-96, l'ouvrage fut continué, sans interruption, au travers du haud-fond et en amont de la rivière, jusqu'à une courte distance des magasins de fret de la Compagnie du Pacifique, creusant une tranchée de 5,000 pieds de long, avec une largeur de 200 pieds, à l'embouchure de la rivière, et variant de 230 à 300 pieds, dans la rivière, la profondeur uniforme étant de 20 pieds.

Durand l'exercice 1895-96, la quantité de matières enlevées fut de 237,750 verges cubes de glaise et de sable ; en 1894-95, 162,950 verges cubes furent enlevées par le même dragueur.

DRAGAGE À LA RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se décharge dans le lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia, passant par le village de Southampton, qui est situé sur le bord du lac de ce nom, dans le district électoral nord du comté de Bruce.

Le 31 mai dernier, ordre fut donné de creuser au travers le haut-fond à l'entrée de la rivière Saugeen, mais après trois jours d'ouvrage, n'ayant fait aucun progrès, à cause de la résistance du terrain, l'ouvrage fut abandonné. Montant dépensé, $225.56.

DRAGAGE DE LA RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames (Tamise) se décharge dans le lac Saint-Clair, et est navigable jusqu'à la ville de Chatham, comté de Kent.

Durant l'exercice financier 1895-96 du dragage fut fait sur le haut-fond, à l'entrée de la rivière. Le dragueur travailla 117 heures et enleva 6,025 verges cubes de matières, à un prix total de $999.45.

DRAGAGE À THORNBURY.

Thornbury est situé sur la rive ouest de la baie Georgienne, à l'embouchure de la rivière au Castor, comté de Grey, 13 milles à l'ouest de Collingwood.

Une barre de sable s'étant formée à l'entrée du havre, le dragueur *Challenge* commença à y travailler le 2 d'août et continua jusqu'au 21 septembre 1895. Une tranchée de 900 pieds de long fut creusée, commençant à l'entrée du havre, et se prolongeant entre les jetées jusque dans le havre, et ayant une profondeur de 15 pieds, pour les 700 premiers pieds, et de 10 pour les 200 autres pieds dans le havre. La largeur de la tranchée varie de 100 pieds à l'entrée à 50 dans le havre. 12,180 verges cubes de *hard-pan* furent enlevées.

DRAGAGE À TRENTON.

Trenton est un port d'inscription, sur la baie de Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, où est située l'entrée est du canal Murray.

Le dragueur *Queen* continua l'ouvrage commencé l'année précédente, et travailla du 2 au 13 juillet 1895. Deux tranchées longues de 160 pieds, et une de 60, ayant une largeur totale de 75 pieds et une profondeur de 5, furent creusées au chenal à billots de la Compagnie Gilmour.

Vis-à-vis le quai du chemin de fer Central Ontario, deux tranchées de 220 pieds de long, ayant une largeur de 50 pieds et une profondeur de 9, furent aussi creusées ; 2,416 verges cubes d'argile, roche et cailloux furent enlevées.

Classification des déboursés du dragueur *Challenge* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Gages	395 00	395 00	395 00	30 00	30 00	30 00	35 75	30 00	30 00	37 00	.....	395 00	1,802 75
Houille	298 45	.....	124 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	206 65	629 60
Bois	.....	94 50	69 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 93	.....	199 58
Comestibles	103 00	103 00	103 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	103 00	412 00
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 15	.....	.....	70 00	83 15
Equipement	.....	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	15 59	36 80	73 39
Réparations	0 50	22 30	11 69	.....	65 31	.....	37 36	249 83	31 56	2 65	406 46	55 94	883 60
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues	30 29	.....	.....	34 70	.....	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	23 85	94 84
Totaux	827 24	615 80	703 34	64 70	95 31	36 00	73 11	279 83	94 71	39 65	457 98	891 24	4,178 91
Frais d'exploitation	827 24	593 50	691 65	64 70	30 00	36 00	35 75	30 00	63 15	39 65	51 52	835 30	3,298 46
Réparat. ordinaires	.....	22 30	11 69	.....	65 31	.....	37 36	49 83	31 56	.....	406 46	55 94	680 45
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200 00	.....	.....	.....	.....	200 00
Totaux	827 24	615 80	703 34	64 70	95 31	36 00	73 11	279 83	94 71	39 65	457 98	891 24	4,178 91

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Ontario* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	395 00	426 00	404 70	32 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	.....	188 39	395 00	1,991 09
Houille	254 10	148 99	98 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26 25	149 84	125 35	803 51
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibles	103 00	103 00	96 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	98 13	103 00	503 47
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 98	6 98
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 40	12 50	.....	.....	16 90
Réparations	32 89	65 07	93 45	56 00	65 31	420 14	38 46	49 83	15 00	327 58	382 61	1,030 17	2,576 51
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues	10 98	.....	.....	38 77	.....	.....	.....	.....	.....	26 22	4 85	15 07	95 89
Totaux	795 97	743 06	693 47	126 77	95 31	450 14	68 46	79 83	49 40	392 55	823 82	1,675 57	5,994 35
Frais d'exploitation	763 08	677 99	600 02	70 77	30 00	30 00	30 00	30 00	34 40	64 97	441 21	645 40	3,417 84
Réparat. ordinaires	32 89	65 07	93 45	56 00	65 31	.....	38 46	49 83	15 00	327 58	382 61	24 11	1,156 31
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	420 14	.....	.....	.....	.....	.....	1,006 06	1,426 20
Totaux	795 97	743 06	693 47	126 77	95 31	450 14	68 46	79 83	49 40	392 55	823 82	1,675 57	5,994 35

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Nipissing* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	442 74	354 68	363 33	139 67	23 00	.....	16 45	30 00	30 00	30 00	120 96	375 00	1,925 83
Houille	94 92	257 02	74 65	214 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104 25	123 55	869 34
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Comestibles	93 00	100 40	100 33	33 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 54	103 00	475 49
Approvisionnements	.....	.....	5 15	1 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 35	105 00	113 78
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 40	.....	7 50	95 18	121 68
Réparations	25 29	44 22	26 27	2 75	117 18	281 00	683 39	8 16	.....	.....	382 14	66 85	1,637 25
Pilotage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	.....	15 00
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	15 79	40 00	.....	51 49	3 00	.....	1 00	4 50	.....	115 78
Totaux	655 95	756 32	569 73	407 66	180 18	281 00	751 33	44 16	48 40	31 00	682 24	868 58	5,273 55
Frais d'exploitation	630 66	712 10	543 46	404 91	23 00	.....	16 45	33 00	48 40	31 00	300 10	801 73	3,544 81
Réparat. ordinaires	25 29	44 22	26 27	2 75	157 18	.....	.....	8 16	.....	.....	382 14	66 85	712 86
do extraordin.	.....	.....	.....	.....	.....	281 00	734 88	.....	.....	.....	.....	.....	1.015 88
Totaux	655 95	756 32	569 73	407 66	180 18	281 00	751 33	41 16	48 40	31 00	682 24	868 58	5,273 55

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Queen* pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	395 00	395 00	395 00	395 00	285 50	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	.....	385 00	2,400 50
Houille	200 00	229 07	72 28	212 50	180 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	263 53	1,158 25
Comestibles	103 75	103 00	104 05	103 00	72 00	.....	.....	.....	.....	.....	49 59	103 00	638 39
Approvisionnements	5 13	.....	29 50	.....	8 58	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	115 00	258 21
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 03	12 50	16 00	69 33	101 86
Réparations	150 34	89 58	4 69	52 44	71 49	.....	.....	.....	.....	.....	942 28	52 24	1,363 06
Pilotage	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Dépenses imprévues	.....	.....	5 00	.....	28 78	.....	.....	.....	.....	2 50	10 70	.....	46 98
Totaux	854 22	816 65	625 52	762 94	647 22	30 00	30 00	30 00	34 03	45 00	1,118 57	988 10	5,982 25
Frais d'exploitation	703 88	727 07	625 52	710 50	575 73	30 00	30 00	30 00	34 03	45 00	165 59	935 86	4,613 18
Réparat. ordinaires	150 34	89 58	.....	52 44	71 49	.....	.....	.....	.....	.....	952 98	52 24	1,369 07
Totaux	854 22	816 65	625 52	762 94	647 22	30 00	30 00	30 00	34 03	45 00	1,118 57	988 10	5,982 25

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *St. Louis*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Gages	346 77	350 00	186 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	883 44
Houille	107 30	206 45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	313 75
Provisions	92 50	92 50	50 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	235 50
Approvisionnements	30 36	.....	7 14	.....	9 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47 01
Equipement	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Réparations	92 22	124 66	12 60	.....	10 57	217 40	2 06	.....	.....	.....	.....	.....	459 51
Dépenses imprévues	6 53	.....	6 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 83
Totaux	690 68	773 61	263 21	.....	20 08	217 40	2 06	.....	.....	.....	.....	.....	1,967 04
Frais d'exploitation	598 46	648 95	250 61	.....	9 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,507 53
Réparat. ordinaires	92 22	17 76	12 60	.....	10 57	.....	2 06	.....	.....	.....	.....	.....	135 21
do extraordin.	.....	106 90	.....	.....	.....	217 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	324 30
Totaux	690 68	773 61	263 21	.....	20 08	217 40	2 06	.....	.....	.....	.....	.....	1,967 04

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *N° 9*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	640 50	632 50	627 50	675 30	50 00	51 50	50 00	51 00	50 00	139 20	615 43	653 16	4,236 09
Comestibles	165 00	165 00	165 00	165 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95 40	197 00	952 40
Approvisionnements	.....	.....	16 06	.....	.....	.....	.....	1 95	1 20	.....	8 30	.....	27 51
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 50	34 10	.....	.....	7 35	46 95
Réparations	25 96	358 77	.....	49 45	.....	12 50	676 23	152 67	460 92	128 57	94 07	45 90	2,005 04
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	38 50	296 98	.....	.....	.....	186 00	16 98	71 69	34 66	644 51
Totaux	831 46	1,156 27	808 56	928 25	346 68	64 00	726 23	211 12	732 22	284 75	884 89	938 07	7,912 50
Frais d'exploitation	805 50	797 50	808 56	878 80	346 68	51 50	50 00	58 45	271 30	156 18	790 82	892 17	5,907 46
Réparat. ordinaires	25 96	82 49	.....	49 45	.....	12 50	.....	152 67	460 92	128 57	94 07	45 90	1,052 53
do extraordin.	.....	276 28	.....	.....	.....	.....	676 23	.....	.....	.....	.....	.....	952 51
Totaux	831 46	1,156 27	808 56	928 25	346 68	64 00	726 23	211 12	732 22	284 75	884 89	938 07	7,912 50

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Nithsdale*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	318 00	318 00	332 18	235 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390 08	361 33	1,955 47
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	510 00	.....	510 00
Bois	1 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 75
Comestibles	91 20	94 85	92 50	46 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77 42	109 00	511 37
Réparations	106 65	.....	15 77	36 76	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 92	180 60
Dépenses imprévues	930 00	931 75	.....	1,326 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,910 72	5,099 22
Tataux	1,447 60	1,344 60	440 45	1,645 79	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	977 50	2,398 97	8,258 41
Frais d'exploitation	1,340 95	1,344 60	424 68	1,609 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	977 50	2,398 97	8,095 73
Réparat. ordinaires	106 65	.....	15 77	36 76	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	162 68
Totaux	1,447 60	1,344 60	440 45	1,645 79	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	977 50	2,398 97	8,258 41

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par le dragueur *Challenge*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Hard-pan	4,600	2,370	610	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390	7,970
Cailloux	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100
Argile	2,170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,870	9,040
Sable ordinaire	.....	5,220	3,980	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,200	10,400
Vase	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900	1,020	1,920
Totaux	6,870	7,590	4,590	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	900	9,480	29,430

Classification et quantité des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

"ONTARIO."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Cailloux	345	494	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	939
Argile	.....	4,990	2,620	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,610	6,146	16,366
Sable—ordinaire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,840	3,840
Totaux	345	5,484	2,720	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,610	9,986	21,145

"NIPISSING."

Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660	5,340	6,000
Sable—ordinaire	.....	4,560	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,100	6,660
Sable—très fin	10,230	4,170	3,990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,390
Totaux	10,230	8,730	3,990	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660	7,440	31,050

"QUEEN."

Hard-pan	.....	2,050	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,550
Cailloux	176	196	572	516	728	.....	.....	.....	.....	.....	164	1,380	3,732
Gravier	.....	....	4,460	3,670	3,868	.....	.....	.....	.....	.....	1,000	5,996	18,994
Argile	2,912	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,912
Argile et roche	3,988	7,442	512	2,526	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,468
Totaux	7,076	9,688	6,044	6,712	4,596	.....	.....	.....	.....	.....	1,164	7,376	42,656

CLASSIFICATION et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

"ST. LOUIS."

Matières.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.
Hard-pan	330	640	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	970
Cailloux	80	85	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205
Argile	3,040	3,675	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,715
Argile et pierre	.....	.....	155	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	155
Sable ordinaire	600	546	825	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,971
Totaux	4,050	4,946	1,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,016

"No. 9"

Argile	26,800	34,750	22,200	13,150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,525	21,700	125,125
Sable ordinaire	27,950	22,250	22,050	13,700	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,425	19,250	112,625
Totaux	54,750	57,000	44,250	26,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,950	40,950	237,750

"NITHSDALE."

Hard-pan	258	434	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	310	1,602
Cailloux	516	311	829	260	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144	.....	2,060
Gravier	.....	720	.....	1,330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,050
Argile et pierre	4,589	2,921	2,658	1,230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,604	4,929	18,931
Totaux	5,363	4,386	3,487	2,820	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,348	5,239	24,643

État du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, la dépense totale pour chaque dragueur, et le coût moyen par verge cube.

DRAGUEUR "CHALLENGE."

Localité.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile. et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	Totaux.
Meaford	4,600	100	.....	2,170	.....	.....	.....	.....	6,870
Thornbury	2,980	.....	.....	.....	.....	9,200	.....	.....	12,180
Penetanguishene	.....	.....	.....	2,160	.....	.....	.....	1,020	3,180
Midland	390	.....	.....	4,710	.....	1,200	.....	900	7,200
	7,970	100	.....	9,040	.....	10,400	.....	1,920	29,430

Dépense totale, $4,178.91. Coût par verge cube, 14⅕ centins.

DRAGUEUR "ONTARIO."

Fort-Erié	.....	345	.....	.....	.....	.....	.....	.....	345
Amherstburg	.....	594	.....	7,610	.....	.....	.....	.....	8,204
Belle Rivière	.....	.....	.....	8,756	.....	3,840	.....	.....	12,596
	.....	939	.....	16,366	.....	3,840	.....	.....	21,145

Dépense totale, $5,994.35. Coût par verge cube, 28·35 centins.

DRAGUEUR "NIPISSING."

Port-Hope	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,130	.....	5,130
Bowmanville	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,270	.....	9,270
Baie-du-Français	.....	.....	.....	.....	.....	4,560	.....	.....	4,560
Newcastle	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,990	.....	3,990
Prescott	.....	.....	.....	6,000	.....	2,100	.....	.....	8,100
	.....	.....	.....	6,000	.....	6,660	18,390	.....	31,050

Dépense totale, $5,273.55. Coût par verge cube, 16·98 centins.

DRAGUEUR "QUEEN."

Trenton	.....	176	.....	.....	2,240	.....	.....	.....	2,416
Prescott	2,550	196	.....	2,912	9,702	.....	.....	.....	15,360
Belleville	.....	3,360	18,994	.....	2,526	.....	.....	.....	24,880
	2,550	3,732	18,994	2,912	14,468	.....	.....	.....	42,656

Dépense totale, $5,982.25. Coût par verge cube, 14·024 centins.

ÉTAT du dragage, indiquant les matières enlevées aux diverses localités, etc.—*Fin.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Localité.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Agile et pierre.	Sable ordinare.	Sable fin.	Vase.	Total.
Dorval	.....	.....	.....	1,770	.....	.....	.....	.....	1,770
Châteauguay	970	205	.....	1,270	155	1,425	.....	.....	4,025
Ile de Gros Bois	.....	.....	.....	3,675	.....	546	.....	.....	4,221
	970	205	.....	6,715	155	1,971	.....	.....	10,016

Montant total des dépenses, $1,967.04. Coût par verge cube, 19⅝ centins.

DRAGUEUR "NITHSDALE."

Saint-Placide	.....	300	.....	.....	2,924	.....	.....	.....	3,224
Longueuil	692	1,616	2,050	.....	8,474	.....	.....	.....	12,832
Laprairie	910	144	.....	.....	7,533	.....	.....	.....	8,587
	1,602	2,060	2,050	.....	18,931	.....	.....	.....	24,643

Montant total des dépenses, $8,258.41. Coût par verge cube, 33·512 centins.

DRAGUEUR "N° 9."

Rivière Kaministiquia	.....	.....	.....	125,125	.....	112,625	.....	.....	237,759

Montant total des dépenses, $7,912.50. Coût par verge cube, 3⅓ centins.

PROVINCE DU MANITOBA.

DRAGAGE À L'EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE ROUGE, LAC WINNIPEG.

Le dragage d'un chenal au travers de la barre à l'embouchure de la Rivière Rouge, lac Winnipeg, afin de faciliter la navigation et développer l'industrie, fut commencé en 1884, et continué chaque année depuis.

Avant 1893 du creusage fut fait à l'embouchure du chenal de l'ouest, mais cette année la glace et l'eau ayant bouché le chenal de l'ouest, tout en nettoyant et dégageant celui de l'est, obligea le département à abandonner ce chenal.

L'ouvrage fait dans ce chenal, ne doit pas être considéré comme un ouvrage entièrement perdu, car une navigation ininterrompue y fut maintenue, lorsque antérieurement à 1893, l'étendue de la barre vis-à-vis le chenal de l'est (maintenant en usage) aurait requis trois ans, au moins, pour y creuser un passage.

Après avoir terminé le dragage, le 24 août 1895, l'outillage et le matériel furent réparés.

L'ouvrage autorisé dans le bras ouest (West Slough) près de Selkirk ouest, étant terminé, le dragueur fut transféré sur le lac et le cheual ayant été balisé, le creusage commença le 1er juin.

Les états ci-joints intitulés "classification des déboursés" et "matières enlevées" montrent l'ouvrage fait, etc.

Dépenses totales (1895-96) $10,596.46. Matières enlevées, 48,120 verges cubes. Moyenne du coût par verge cube, 22 centins.

La quantité de matières enlevées durant 1895-96, dépasse de 4,000 verges cubes celle de l'année précédente. La moyenne du coût par verge est d'un centin de moins.

Le commerce du lac a considérablement augmenté pendant l'année dernière en poisson, bois, etc. La valeur de la pêche de l'annnée dernière représente environ $300,000, la flotte est estimée à $146,000 avec un tonnage de 2,597 tons, au moins 1,200 hommes sont employés.

DRAGAGE AU BRAS OUEST (WEST SLOUGH) SELKIRK-OUEST.

Ce bras est la seule place de sûreté pour l'hivernement des dragueurs, remorqueurs, etc., et est commode de toutes manières pour le halage des vaisseaux, réparations, etc.

Il est certainement dans l'intérêt de la navigation que ce bras soit entretenu dans un état navigable, et c'est à ce point de vue que du dragage fut fait en 1887, 1889 et 1893. Le chenal fut grandement amélioré, de l'embouchure aux établissements de pêche (environ $\frac{3}{4}$ la distance du bras). Il y a sur ce bras une scierie, ainsi qu'un grand établissement de pêche. La compagnie de pêche a construit cette année un entrepôt coûtant $25,000, pour la conserve du poisson.

En considération d'une pétition des armateurs, navigateurs, etc., de Selkirk ouest, le dragueur reçu ordre de creuser dans le bras pendant une semaine, avant de commencer à travailler sur le lac Winnipeg. L'ouvrage fut terminé d'une manière satifaisante, et 3,840 verges cubes furent enlevées.

CLASSIFICATION des déboursés du dragueur *Winnipeg* et du remorqueur *Sir Hector*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	625 00	625 00	612 00	302 50	143 83	80 00	80 00	80 00	120 00	480 00	614 67	620 00	4,383 00
Houille	702 10	560 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	670 67	670 33	2,603 10
Comestibles	288 03	219 31	192 89	104 51	27 33	.....	.....	.....	.....	164 66	203 94	264 50	1,465 17
Equipement	12 00	147 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	248 53	.....	183 53	.....	592 04
Réparations	53 21	32 07	269 42	188 18	.....	.....	.....	.....	.....	429 36	231 29	44 50	1,248 03
Dépenses imprévues	33 50	56 17	71 44	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79 81	49 20	305 12
Totaux	1,713 84	1,640 53	1,145 75	610 19	171 16	80 00	80 00	80 00	368 53	1,074 02	1,983 91	1,648 53	10,596 46
Frais d'exploitation	1,660 63	1,608 46	.....	422 01	171 16	80 00	80 00	80 00	120 00	644 66	1,250 00	1,604 03	7,720 95
Réparat. ordinaires	53 21	32 07	1,145 75	188 18	.....	.....	.....	.....	248 53	429 36	733 91	44 50	2,875 51
Totaux	1,713 84	1,640 53	1,145 75	610 19	171 16	80 00	80 00	80 00	368 53	1,074 02	1,983 91	1,648 53	10,596 46

ÉTAT indiquant les matières enlevées aux différents endroits, le total des dépenses annuelles de chaque dragueur, ainsi que le coût moyen par verge cube.

Localités.	Hard-pan.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile. et roche.	Sable ordinaire.	Sable et argile.	Vase.	Totaux.
				vgs. c.			vgs. c.		vgs. c.
Embouchure de la Riv. Rouge, lac Winnipeg, chenal de l'est..	.....	.. ..	.....	.....	.....	.....	43,920	.....	43,920
Bras-ouest de la Rivière Rouge, près de Selkirk-Ouest.....	.....	... .	.....	3,840	.....	.....	.....	....	3,840
Rivière Rouge à l'établissement de pisciculture, Selkirk-O...	.....	.....	.....	360	.....	.....	.....	.....	360
Totaux.....	... .	....	.....	4,200	.....	.....	43,920	.....	48,120

Total des dépenses pour l'exercice financier 1895-96, $10,596.46.

Moyenne du coût par verge cube, 22 centins.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

DRAGAGE DANS LE HAVRE DE VICTORIA, ET LE BATEAU EXCAVATEUR "SAMSON."

Cet octroi était pour pourvoir aux dépenses d'exploitation du dragueur *Mud Lark*, travaillant dans le havre de Victoria, et du bateau excavateur *Samson*, engagé sur la rivière Fraser. Ce montant fut augmenté par une somme totale de $1,357, chargée au ministère de la marine, et créditée au dragage, Colombie-Britannique, de mois en mois, pendant l'année, pour les services du bateau excavateur *Samson*, pour avoir soin des bouées à l'embouchure de la rivière Fraser. Le montant disponible pour les dépenses conjointes, pour l'exercice dernier, étant en conséquence $11,357.

DRAGUEUR "MUD-LARK" ET MATÉRIEL.

La somme de $5,307.98 fut dépensée en frais d'exploitation à partir du 1er juillet 1895 au 14 décembre de la même année, et pour les gages du gardien de cette dernière date jusqu'au 30 juin dernier.

Gages, gardien compris	$3,650 58
Comestibles.....	573 09
Approvisionnements.....	198 54
Equipement.....	131 02
Eau	24 47
Houille	723 78
Dépenses imprévues.....	6 50
Total.....	$5,307 98

Pendant la première période mentionnée, du dragage fut fait dans le havre de Victoria, et les quantités, ainsi que les endroits d'où les matières ont été enlevées, sont décrits dans les états tabulaires suivants :—

Localité.	Période.	Quantité.	Description.
James Bay...	27 juillet au 11 octobre.....	13,200 verges cubes..	Argile dure, brune et bleue, et roche.
Quai extérieur	11 octobre au 15 novembre.....	8,500 " ..	Sable dur et gravier.
James Bay...	15 novembre au 30 novembre...	3,900 " ..	Argile dure, brune et blue.
	1er décembre au 14 décembre...	.....	En hivernement.
		25,600 verges cubes..	

L'espace de temps employé à cet endroit fut 460 heures ou 46 jours.

La quantité limitée de matières enlevées est principalement due aux divers avaries encourues au matériel. (1) Le feu prit à bord de l'allège *Princess*, détruisant la partie au-dessus du pont, et causant un délai de 24 jours ; (2) la chaudière du *Princess* causa de nombreux ennuis, qui rendirent hasardeux l'usage de ce vaisseau ; (3) enfin les portes et rouleaux des chalans à trémie se brisèrent de temps à autre, occasionnant des délais fâcheux.

L'état suivant indique le temps d'ouvrage possible compris dans la période que le dragueur fut en opération :—

Jours d'ouvrage possibles.....	144
" " actuels.....	46
" de réparations.....	47
Mauvais temps.....	2
Divers, comprenant temps pour transport, approvisionnement de charbon, etc., etc.....	46½
Congés.....	2½
	144

Quand le dragueur fut placé en hivernement le 14 décembre, il avait été préparé avec soins et un gardien sûr fut placé en charge.

Les déboursés pour réparations et renouvellements au matériel, comprenant le coût des matériaux et la main-d'œuvre, en-dehors de l'équipe régulier, se montent à $2,155.60, et se divisent tel que ci-dessous mentionné :—

Réparations et renouvellements à la chaudière et mécanisme du *Mud Lark*.....	$ 21 42
Réparations et renouvellements à la coque du *Mud-Lark*..	45 60
Réparations et renouvellements aux chalans à trémie....	107 38
Câble de 1⅜ de pouce en fil d'acier pliable.....	178 20
Réparations et renouvellements aux chaudières et machine du *Princess*.....	669 81
Réparations et renouvellement à la coque, cabines et équipement du *Princess*.....	706 56
Réparations et renouvellements généraux.....	426 58
Total.....	$ 2,155 60

Bateau excavateur "Samson."

Les frais d'exploitation du bateau excavateur *Samson*, pour le temps qu'il travailla sur la rivière Fraser, se montent à $8,054.97 pendant l'année dernière. Cette somme fut chargée à certains travaux dans les proportions suivantes :—

(1.) Dragage, C.-B	$ 4,669 32	
Ministère de la marine	1,357 50	
		$ 6,026 82
(2.) Rivière Fraser		2,028 15
Total		$ 8,054 97

Détails des dépenses, lesquelles d'ailleurs apparaissent dans les états de "classification des déboursés" ci-joints :—

(1.) Gages	$4,186 63
Comestibles	754 22
Approvisionnements	67 99
Equipement	130 68
Eau	45 00
Houille	593 43
Bois	201 25
Dépenses imprévues	47 62
Total	$6,026 82
(2.) Gages	$1,609 17
Comestibles	286 48
Approvisionnements	24 80
Bois	95 00
Dépenses imprévues	12 70
	$2,028 15

Le *Samson* fut en commission pendant 332 jours, et après avoir déduit $40, les gages du gardien, de la somme de $8,054,97, les dépenses de ce bateau, en dehors des réparations extraordinaires et renouveliements, sont d'une moyenne de $24 par jour.

En raison de l'octroi limité de l'année dernière, des réparations et renouvellements furent faits que pour le montant de $320, mais la moyenne générale est de $5 par jour.

Ci-joint un état tabulaire, indiquant le temps pendant lequel le *Samson* a travaillé sur la rivière Fraser, y compris la période d'hivernement :—

Enlevant souches etc., (265), de Chilliwack à l'embouchure de la rivière	33·75 jours
Sondage et arpentage	76·00 "
Amélioration du chenal et protection de la rive	52·30 "
Construction de chemins de réparations	20·00 "
Inspection	6·00 "
Peinturage et réparations	33·00 "
Service des bouées	45·25 "
Pertes de temps par brume, vents, etc	7·50 "
Lever le ponton de la traverse de New-Westminster et enlever autres obstacles	2·30 "
Réparations aux quartiers d'hivernement	3·50 "
Placer en hivernement	1·00 "
En hivernement	28·00 "
Total	308·70 jours.

Le 16 juin dernier, l'ingénieur rapporta l'arbre de couche comme étant brisé à chaque bout, dans les tourillons. Le capitaine rapporta aussi vers la même date, le bordage à divers endroits ainsi que quatre poteaux d'amarrage, etc., comme étant sérieusement délâbrés. N'ayant pas d'argent disponible pour faire les réparations nécessaires, le bateau fut mis en hivernement.

Classification des déboursés du dragueur *Mud Lake*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	.....	615 00	605 00	605 00	583 31	849 27	.....	40 00	40 00	40 00	40 00	231 00	3,650 58
Houille	110 00	.....	.....	613 78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	723 78
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	13 22	.....	.....	.....	.....	.....	11 25	24 47
Comestibles	22 72	102 78	57 73	166 46	109 06	111 94	2 40	.....	.....	.....	.....	.....	573 09
Approvisionnements	.....	.....	.....	132 60	30 82	19 19	9 13	3 80	.....	.....	3 00	.....	198 54
Equipement	.....	.....	.....	38 57	.....	.....	49 50	.....	.....	.....	.....	42 95	131 02
Réparations	352 47	262 51	81 00	625 86	173 95	30 88	52 94	70 50	473 76	14 25	.....	17 48	2,155 60
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 50	6 50
Totaux	485 19	980 29	743 73	2,182 27	899 14	1,024 50	113 97	114 30	513 76	54 25	43 00	309 18	7,463 58
Frais d'exploitation	132 72	717 78	662 73	1,566 41	725 19	993 62	61 03	43 80	40 00	40 00	43 00	291 70	5,307 98
Réparat. ordinaires	79 28	186 01	.....	146 18	128 95	30 88	52 94	.....	42 68	14 25	.....	17 48	698 65
do extraordin.	273 16	76 50	81 00	479 68	45 00	.....	.....	70 50	431 08	.....	.....	.....	1,456 95
Totaux	485 19	980 29	743 73	2,182 27	899 14	1,024 50	113 97	114 30	513 76	54 25	43 00	309 18	7,463 58

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur *Samson*, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Item.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gages	.....	540 00	540 00	540 00	.....	.....	519 35	40 00	448 41	475 00	.....	1,083 87	4,186 63
Houile	.....	.....	.....	340 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	252 87	.....	593 43
Bois	.....	.....	.....	86 25	.....	.....	25 00	.....	15 00	18 75	.....	56 25	201 25
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	.....	.....	.....	.....	15 00	45 00
Comestibles	.....	81 35	.....	213 49	.....	.....	81 24	.....	84 02	114 32	.....	179 80	754 22
Approvisionnements	.....	15 71	.....	14 11	.....	.....	.....	.....	14 24	.....	6 85	17 08	67 99
Equipement	.....	1 96	.....	.....	.....	.....	19 76	.....	6 00	.....	.....	102 96	130 68
Réparations	.....	.....	.....	115 95	30 22	.....	.....	.....	107 26	16 35	16 10	34 12	320 00
Dépenses imprévues	.....	5 04	.....	8 73	.....	.....	4 75	.....	2 40	6 80	10 00	9 90	47 62
Totaux	.....	644 06	540 00	1,319 09	30 22	.....	680 10	40 00	677 33	631 22	285 82	1,498 98	6,346 82
Frais d'exploitation	.....	644 06	540 00	1,203 14	.....	.....	680 10	40 00	570 07	614 87	269 72	1,464 86	6,026 82
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	13 98	30 22	.....	.....	.....	12 00	16 35	16 10	34 12	122 77
do extraordin	.....	.....	.....	101 97	.....	.....	.....	.....	95 26	.....	.....	.....	197 23
Totaux	.....	644 06	540 00	1,319 09	30 22	.....	680 10	40 00	677 33	631 22	285 82	1,498 98	6,346 82

CLASSIFICATION des déboursés du bateau excavateur *Samson* à la rivière Fraser, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Gages	.....	.....	.....	.....	540 00	540 00	.....	.....	.....	.....	529 17	.....	1,609 17
Bois	.....	.....	.....	.....	37 50	30 00	.....	.....	.....	.....	27 50	.....	95 00
Comestibles	.....	.....	.....	.....	100 15	108 63	.....	.....	.....	.....	77 70	.....	286 48
Approvisionnements	.....	.....	.....	.....	14 20	10 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24 80
Dépenses imprévues	.....	.....	.....	.....	4 90	4 00	.....	.....	.....	.....	3 80	.....	12 70
Totaux	.....	.....	.....	.....	696 75	693 23	.....	.....	.....	.....	638 17	.....	2,028 15
Frais d'exploitation	.....	.....	.....	.....	696 75	693 23	.....	.....	.....	.....	638 17	.....	2,028 15
Totaux	.....	.....	.....	.....	696 75	693 23	.....	.....	.....	.....	638 17	.....	2,028 15

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le ministère possède le matériel de dragage suivant :—

DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur à vapeur, à godets, *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 4 chalans.
do do *Prince Edward*, 3 chalans et 1 chalan à eau.
do do *George McKenzie*, 1 chalan et 1 chalan à eau.
Bateau-chèvre, chaudière, engin et grappins.

DANS LES PROVINCES DE QUÉBEC ET ONTARIO.

Le dragueur élévateur *N° 9*, 3 chalans et le remorqueur *Delisle.*
Le dragueur à cueiller *Queen*, 2 chalans et le remorqueur *Ottawa.*
do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Saint-Paul.*
Le dragueur *Ontario*, 3 chalans et le remorqueur *St. John.*
Le dragueur *Saint-Louis*, 2 chalans et le remorqueur *Sensation.*
Le dragueur *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*
Le bateau-chèvre *N° 1.*

AU MANITOBA.

Le dragueur à cuiller *Winnipeg*, 2 chalans, le remorqueur *Sir Hector* et 1 bateau à houille.

À LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le bateau excavateur *Samson.*
Le dragueur à cuiller *Mud Lark*, 3 chalans et le remorqueur *Princess.*

CHENAL DES NAVIRES, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Quatre dragueurs élévateurs, les remorqueurs *John Pratt*, *St. James*, *St. Francis*, *C. J. Brydges*, *M. F. Parsons*, *Cartier* ; 2 dérocheuses, 2 bateaux à houille, 12 chalans à déchargeoirs d'une capacité de 80 verges, 2 chalans d'une capacité de 150 verges, un chalan pour les sondages, 2 chalans à houille et 2 chalans-grues.

MATÉRIEL NEUF DE DRAGAGE.

Un dragueur élévateur pour le chenal des navires entre Montréal et Québec—frère du *Laval.*

Un remorqueur en acier, annexe de ce dragueur.

Un dragueur à cuiller pour les provinces maritimes.

Ces bateaux étaient encore en chantier à la fin de l'exercice financier.

DRAGUEURS, RÉPARATIONS.

Les sommes suivantes ont été dépensées en réparations aux dragueurs, remorqueurs, etc. :—

PROVINCES MARITIMES.

St. Lawrence	$2,173 24
Canada	2,376 50
New Dominion	4,533 19
Prince Edward	1,561 58
Geo. McKenzie	1,488 03

PROVINCES D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

Challenge	880 45
Ontario	2,576 51
Nipissing	1,728 74
Queen	1,369 07
St. Louis	450 51
N° 9	2,005 04
Nithsdale	162 68

PROVINCE DU MANITOBA.

Winnipeg	2,875 51

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Mud Lark	2,155 60
Samson	325 00

Chenal des navires entre Montréal et Québec :—

Laval	$1,462 62
N° 8	3,180 70
N° 11	3,350 35
N° 12	3,539 06
John Pratt	245 50
St. James	644 61
Cartier	303 51
St. Francis	703 59
M. F. Parsons	348 68
C. J. Brydges	279 91
Bateaux-chèvres, Chalans, etc	234 82

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et entretient trois bassins de radoub, savoir : le bassin de radoub Lorne, à Lévis, dans la province de Québec ; le bassin de radoub de Kingston, dans la province d'Ontario, et le bassin de radoub d'Esquimalt, dans la province de la Colombie-Britannique.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le bassin de radoub de Lévis est situé à Saint-Joseph de Lévis sur la rive sud du Saint-Laurent, à deux milles à l'est de Québec. Le plan général du bassin a une configuration rectangulaire ; sa longueur est de 445 pieds et sa largeur de 100 pieds, avec une extrémité cintrée de 31 pieds de rayon et une retraite carrée de 19 pieds de chaque côté, lesquelles forment le couronnement et la largeur des poutrelles et des escaliers posés deux à deux, l'un à côté de l'autre, à chaque extrémité. La largeur du radier intérieur entre le corps principal du bassin et la cuve du porte-bateau est de 8 huit pieds, ce qui porte à 484 pieds la longueur du bassin en dedans de la paroi de croisement du porte-bateau.

Le mur à aile du côté est de l'entrée s'étend à 150 pieds du porte-bateau dans le fleuve, tandis que celui du côté ouest s'étend à 270 pieds.

La profondeur de l'eau sur la sablière est de 26½ pieds à l'eau haute des grandes marées, et de 20½ pieds à l'eau haute des marées ordinaires ; la largeur de l'entrée est de 62 pieds.

Ces propriétés de l'Etat ont été tenues en un excellent état d'exploitation et les soins ordinaires ont été donnés aux pompes. Vers la fin du mois de mai dernier, la cuve porte-bateau ainsi que les retraites ont été nettoyées, des dépôts s'étant accumulé au fond à une épaissseur d'environ 10 pouces. La rouille fut enlevée du fond, côtés et extrémités de la cuve porte-bateau, et deux couches de peinture furent posées.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Ce bassin est situé au centre du port, au pied de la rue Union. Il est construit en pierre posée avec du ciment, sa cour est spacieuse, et il peut recevoir n'importe quel vaisseau qui passe par le canal Welland.

Le bassin a une longueur de 280 pieds à partir de la paroi intérieure du radier au pied de l'escalier. Le radier a une largeur de 10 pieds, c'est pourquoi il y a une distance de 290 pieds de la façade intérieure du porte-bateau au pied de l'escalier. Cette longueur peut s'augmenter de 13 pieds en mettant le porte-bateau sur la ligne du tablier. La largeur du bassin au fond est de 47 pieds et au sommet de 79 pieds. La profondeur est de 20 pieds 6 pouces. Le canal du gouvernail commence à 10 pieds de la paroi intérieure du radier, a une largeur de 3 pieds, une profondeur de 12 pieds et une longueur de 24 pieds. Les billots s'étendent sur toute la longueur du bassin à 5 pieds d'intervalle. Il y a 32 tins placés à 10 pieds d'intervalle. La profondeur de l'eau sur la sablière est de 10 pieds à l'eau basse et de 18 pieds à l'eau haute.

Le seul ouvrage fait au bassin pendant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896, fut la pose de hérissons et chaines, (faits sur commande) à la place des vieux tambours et câbles manœuvrant le porte-bateau. Ce changement a été un grand succès de toutes manières et sera une cause d'économie considérable. Le coût des hérissons et chaînes est de $925. Les engins, pompes et chaudières sont dans un état parfait. Les grilles des foyers des grandes chaudières auront peut-être besoin d'être renouvelées prochainement.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le gouvernement fédéral a pris possession de ce bassin, qui avait été commencé par le gouvernement de la Colombie-Britannique, et l'a terminé et ouvert au mois de juillet 1887. Le bassin en question est situé dans une petite anse du port d'Esquimalt.

	Pieds.	Pouces.
Longueur du bassin sur les tins	430	
Largeur du radier intérieur	20	
" du porte-bateau	15	
Longueur totale du bassin	480	10
Largeur du bassin au couronnement	90	
" " à l'entrée	65	
" " au fond	41	1
Rayon du radier	16	6
Profondeur de l'eau sur le radier à mer basse	24	6
" " " à mer haute ordinaire	26	6
" " du bassin au-dessus du radier	33	6
Hauteur du radier au-dessus du plancher du bassin	3	
" des tins	2	10
Longueur "	4	
" du porte-bateau (entre parois intérieures)	67	
" " (parois extérieures reversibles)	71	
Largeur du porte-bateau au-dessus des croisements de tech.	15	8

Le 28 novembre dernier, une moitié de la grande roue motrice des pompes principales se cassa, lorsqu'on était engagé à vider le bassin pour arranger les tins, préparatoire à l'entrée d'un vaisseau. Des soumissions furent immédiatement demandées pour la fourniture d'une nouvelle roue, et le *Victoria Iron Works*, étant les plus bas soumissionnaires, le contrat leur fut donné. Le 11 du mois suivant la roue était réparée. Heureusement très peu de dommage fut fait au reste du mécanisme, lors de l'accident. Afin de se prémunir contre un délai semblable, une moitié de roue, prête à être posée, a été construite au cas que l'accident se répèterait.

Des réparations et renouvellements ordinaires ont été faits, de temps à autre, au mécanisme, pompes, etc., le tout est tenu dans un état aussi efficace que possible.

On a ajouté aux machines du bassin, un raboteur capable de travailler les plus grandes pièces en usage dans les pompes ou les engins ; ceci aura pour effet de permettre les réparations et renouvellements ordinaires d'être faits sur les lieux.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement fédéral possède et exploite des estacades et glissoires sur la rivière Ottawa et ses tributaires, la rivière Saint-Maurice, et les régions de la Trent et Newcastle.

Ces ouvrages sont en charge des officiers suivants : M. G. P. Brophy, ingénieur-surintendant des travaux de l'Ottawa ; M. Thos Berlinguet, ingénieur, ayant le contrôle des travaux du Saint-Maurice ; M. R. B. Rogers, ingénieur-surintendant des travaux de la région de Trent et Newcastle.

OTTAWA, 23 septembre 1896.

LOUIS COSTE, écr,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics.

MONSIEUR,—Tel que requis par votre lettre n° 1934 du 15 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport relativement aux ouvrages sous mon contrôle, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice financier terminé le 30 juin 1896.

Pendant l'été et l'automne 1895, le manque d'eau se fit sentir dans quelques-uns des tributaires, ayant pour effet de retarder la descente des billots. La coupe du bois recule graduellement ses limites jusqu'aux confins des forêts, ce qui est une des raisons pour lesquelles une partie du bois arrive tard aux estacades et glissoires du bas de la rivière. Les fondations des ouvrages ont été examinées à l'eau basse, et les réparations et renouvellement nécessaires ont été faits, préparatoires à l'ouverture de la navigation de 1896. Ces travaux peuvent se résumer comme suit :—

RÉPARATIONS AUX STATIONS SITUÉES SUR LA RIVIÈRE OTTAWA.

(Rivière principale) Station de Carillon.—En cet endroit le radier de l'empellement fut renouvelé, les pièces du tablier furent réparées, et l'estacade de direction rebordée et renforcée.

Station de Hull ou de la Chaudière-nord.—Quelques pièces du fond de la glissoire furent renouvelées, le bordage des estacades et les billes d'arrêt réparés, le tablier ainsi que les chaînes et attaches des estacades furent ajustés. La maison, les hangars, clôtures, etc., subirent les réparations nécessaires.

Ottawa ou Station de la Chaudière-sud.—L'ouvrage fait en cet endroit consiste en réparations à l'estacade à la tête de la glissoire n° 2 ; aux billes d'arrêt à l'empellement n° 2 ; en sondages et mesurements du chenal à l'entrée de la glissoire d'en haut ; à renforcer les poteaux de support en amont des billes d'arrêt, sur le côté nord du second empellement, et à assécher la glissoire pour permettre les réparations requises aux piles. Un nouveau poteau en chêne fut placé et réuni par le haut au moyen de boulons et de plaques de fer, les estacades et tabliers furent renforcés contre les effets de la glace ; le fond des glissoires réparé, le toit de l'entrepôt recouvert en bardeaux, et les clôtures entretenues en bon état.

Ponts à Ottawa et à Hull et chaussée entre ces deux villes.—La partie non pavée de la chaussée ayant été nettoyée, une couche de 5 pouces d'épaisseur, de pierre cassée, fut posée, mais le trafic à cet endroit est si considérable, et les charges de voiture si pesantes, qu'aucune amélioration durable ne peut être faite sans qu'un systeme de pavé permanent soit adopté. Le plancher et pièces de pont de la glissoire de Hull furent renouvelés ; de nouvelles longrines furent placées sur toute la longueur du trottoir supporté par des encorbellements. La partie ouest du pave de la chaussée du pont "Union" fut renouvelée sur toute sa longueur, une planche de chêne blanc, de 3 pouces d'épaisseur, fut posé sur le fond, avec des supports de chêne de 4 pouces, posés de 6 pieds en 6 pieds et ajustés sur les poutres, le plancher supérieur est en orme posé à un angle de 45° avec la ligne du centre.

Sur le côté ouest des ponts de fer sur la glissoire des Chaudières et des chenaux hydrauliques partie du pavage étant détérioré on le remplaça par de l'orme de 3 pouces. Toutes les poutres du plancher de la partie sud du pont des Sapeurs, Ottawa, furent renouvelées.

Le pont de la rue Maria nécessita quelques dépenses, le trottoir et la chaussée entre Ottawa et Hull furent nettoyés de temps en temps, et les drains tenus en bon état.

Station des Chats.—Le plancher de la grande glissoire, ainsi que les côtés furent réparés avec de l'orme, le tablier au pieds de la glissoire fut renouvelé, et l'on se procura trois billes d'arrêts en érable pour l'empellement à l'entrée du canal.

Station de la Montagne.—En cet endroit des mesures furent prises afin de préparer les devis pour les réparations nécessaires.

Station de Calumet.—L'ouvrage fait en cet endroit consistait à enlever les roches et autres obstacles qui, à l'eau basse, obstruaient le passage au pied de la troisième glissoire ; à reconstruire 125 pieds de la pile située à l'extrémité basse de la troisième glissoire, cette pile détourne le courant qui autrement jetterait les radeaux sur la rive. Le fond des gloissoires n° 1 et 3 fut réparé ; un nouveau plancher fut posé sur le radier de l'empellement, ainsi que sur le pont de la glissoire n° 1 ; des blocs furent posés sous la sablière tablier au pied de la deuxième glissoire, et le garde-corps du pont fut réparé.

Station des Joachims.—Un examen fut fait des travaux à cet endroit, préparatoire aux réparations nécessaires.

Rocher Capitaine.—En cet endroit, une partie du fond de la glissoire fut réparée, et la partie haute de la pile située à l'extrémité extérieure du barrage (endommrgée par l'inondation de 1895) fut reconstruite.

RÉPARATIONS SUR LES TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.—A la décharge de "Pond-Creek" dans le chenal par lequel les billots passent pour se rendre à l'endroit où ils sont mis en radeaux, sur la rive nord de la rivière Ottawa, des dépôts considérables de sable, écorce, etc., s'étant accumulés, l'on dut les faire enlever ; certaines parties des estacades furent réparées ; de nouvelles pièces de couronnement posées et les attaches de chaîne ajustées. La maison et les clôtures furent réparées et le pavage des ponts sur le vieux et le nouveau canal furent maintenus dans un état satisfaisant.

Rivière Madawaska.—Aux Rapides de la Chaîne l'estacade qui avait été enlevée fut remise en position ; le plancher des glissoires ainsi que l'empellement furent réparés. Aux Grandes-Chûtes les billes d'arrêt des deux empellements furent réparées et les côtés des piles doublés avec de la planche d'érable, l'estacade entre l'empellement d'en haut et celui d'en bas de la glissoire fut renforcé au moyen de boulons, et la principale estacade de direction, à l'entrée de la glissoire, fut réparée sur toute son étendue.

A la Chûte-de-Barrett, le barrage de 125 pieds de long, situé sur le côté nord de la rivière, fut en partie reconstruit et les nouvelles fondations de bois furent attachées au roc au moyen de boulons.

Au pied du lac Calabogie une estacade a été placée en travers du Chenal-du-Moulin, cette estacade mesure environ 1,060 pieds et est maintenue en position au moyen de piles ou cages remplies de pierre.

Aux Petits-Rapides, quatre récifs en saillies furent enlevés du chenal des billots vis-à-vis de l'empellement, et à l'arrière le tablier fut réparé.

A la Chûte-Déchirée, le barrage principal fut haussé dans le double but d'augmenter le volume d'eau dans le chenal des billots et de diminuer la force du courant contre les estacades de direction conduisant vers la chûte au bois, tandis qu'autrefois, à l'eau haute, les billots étaient poussés sous l'estacade et par-dessus le barrage, ce qui occasionnait de grandes dépenses pour les remettre à l'eau.

A la Chûte-à-Bailay, les extrémités extérieures des barrages dont une partie avait été enlevée à l'eau haute, furent réparées.

Rivière Coulonge.—Les principales réparations faites sur cette rivière furent à la pile n° 4 supportant la principale estacade de direction, près de la tête de la glissoire, au-dessus des Grandes-Chûtes. Cette pile fut démolie jusqu'au niveau de l'eau basse et reconstruite avec du bois neuf. La pile n° 2, au haut de l'estacade de direction, fut aussi reconstruite au-dessus du niveau de l'eau. L'estacade, formée d'un seul billot, fut doublée d'un autre billot sur une distance de 675 pieds. Deux piles, près du village du Fort-Coulonge subirent quelques réparations. Le planchéiage sur les côtés et le fond de la grande glissoire fut renouvelé à différents endroits, et de nouveaux poteaux, attaches, etc., furent posés. Environ 300 pieds de trottoir furent renouvelés sur le côté de la glissoire, et, en raison de la pression considérable à laquelle la glissoire est soumise une partie dut être redressée et les sablières mises de niveau. Le printemps dernier, une partie du barrage en haut de la chûte fut brisée par la glace, une pile temporaire fut placée dans l'ouverture afin de conserver l'eau nécessaire à la glissoire.

Rivière Noire.—Les ouvrages suivants furent faits sur cette rivière :—Remplacer à différents endroits le planchéiage du fond et des côtés de la glissoire des Grandes-Chûtes ; faire et poser des nouveaux billots d'arrêt, enfoncer les fiches du planchéiage de la glissoire, assécher le chenal au moyen d'un barrage temporaire, joindre et border l'estacade de dérivation de même qu'y poser des pièces de support, et planter un poteau d'amarrage dans la pile à la tête de la glissoire.

Sur les rivières Petewawa et Dumoine des mesurages furent faits préparatoires aux travaux de réparation qui seront bientôt commencés.

RECONSTRUCTION.

Des travaux de reconstruction furent faits sur la rivière Petawawa, à la chûte Croche, dont le fond de la glissoire nécessitait un renouvellement complet. Le bois dur nécessaire pour ce genre d'ouvrage étant très dispendieux, un fond à claire-voie, composé de barres de fer longitudinales de 6 x $\frac{1}{4}$ pouces fut posé. Les bouts des pièces d'estacade et des supports furent dégrossis, et de nouveaux poteaux et sablières posés dans la glissoire.

Station du Bois-Dur.—Les travaux à cet endroit consistent à enlever les obstacles du lit de la rivière, dans l'intention d'abandonner la glissoire. Les travaux faits jusqu'ici ont été très satisfaisants, permettant au bois de passer dans le chenal, même à l'extrême eau basse d'automne. C'est l'intention de continuer cet ouvrage jusqu'à ce que le chenal soit libre. Le prix de cet ouvrage sera bien moindre que celui de reconstruire la vieille glissoire, qui est dans une très mauvaise état, et le coût d'entretien sera comparativement limité, ayant seulement à entretenir les estacades de direction et les piles de support. La descente du bois se faisant plus rapidement dans le chenal que dans la glissoire, il y aura aussi épargne de temps pour les flotteurs.

Barrage du lac des Cèdres.—La pile de l'empellement du côté nord fut en partie reconstruite, et une nouvelle pile placée à environ 300 pieds en haut du barrage, afin de supporter l'estacade de direction conduisant à l'écluse, une autre pile de 18 x 5 x 4 fut construite à l'extrémité sud du barrage pour combler la brèche causée par la crue des eaux.

Chute-au-Diable.—Une pile de 72 x 9 x 7 fut construite dans le chenal nord entre l'île et la terre ferme, afin de hausser l'eau dans la décharge sud.

Dans le haut de la rivière Petewawa des cailloux et autres obstacles furent enlevés afin de faciliter le passage des rapides suivants : "Cèdres," "Sault," "Chute-au-Diable," "Sawyer," "Ecureuil," "Memo" et "Chute Déchirée".

La crue des eaux fut très forte ce printemps dans l'Ottawa et ses tributaires et des dommages considérables furent causées à quelques-unes des stations par la glace et l'eau, principalement aux Grandes-Chutes, sur la rivière Coulonge, où une partie du barrage principal fut emportée, les fondations de la glissoire déplacées, et les piles en amont de l'entrée de la glissoire en partie démolies.

Le bois fut très difficile à contrôler pendant la période de l'eau haute ; mais plus tard, lorsque l'eau fut baissée, la descente put se faire dans des conditions très favorables sur la plupart des cours d'eau.

L'état suivant fourni par le percepteur des droits de glissoires dans votre ministère, indique les quantités de diverses espèces de bois qui ont passé par les ouvrages du gouvernement, ainsi que le revenu qui en a découlé, durant l'année fiscale qui fait le sujet de ce rapport :—

Bois carré.....	15,124	morceaux	
Billots	4,116,705	"	
Billots pour bardeau.....	8,598	"	
Bois d'estacade.....	142,623	"	
Dormants	88,813	"	
Palissade	32,914	"	
Billots de cèdre.....	19,934	"	
	4,429,711	"	et 8239$\frac{1}{4}$ corde de bois de pulpe.

Le revenu s'est élevé à $49,328.04.

En soumettant mon rapport,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Ing. surint. des travaux de la rivière Ottawa.

Travaux Publics.

TROIS-RIVIÈRES, 20 août 1896.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre, n° 1933, en date du 15 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant concernant les travaux placés sous mon contrôle, sur la rivière Saint-Maurice, durant l'exercice financier terminé le 30 juin dernier.

La crue de la rivière a été comme de coutume durant la saison 1895. Elle a commencé au commencement d'avril et a atteint son maximum le 23 avril. Son niveau était alors de 19.7 pieds de l'étiage.

L'eau a commencé à baisser rapidement après le 3 juin et a atteint son minimum le 14 septembre 1895, elle marquait 2·8 pieds à l'échelle d'eau des Grandes-Piles.

La fluctuation du niveau de l'eau a été forte durant la saison, elle a varié de 3 à 14·7 pieds et a donné un courant rapide pour la descente des billots.

Durant la saison de la descente des billots, en 1895, c'est-à-dire du 16 avril au 30 octobre, le niveau s'est élevé pendant 53 jours et a baissé pendant 97 jours ; il est resté uniforme pendant 24 jours.

Sur les 190 jours, il y eut 81 jours pendant lesquels le courant a été favorable à la descente des billots.

La hauteur moyenne de l'eau pendant la saison de l'ouvrage a été de 5.1 au-dessus du niveau de l'étiage en été.

A l'époque de l'étiage on a examiné les fondations des glissoires, jetées et estacades et les réparations et reconstructions nécessaires ont été faites, aussitôt que possible, après la saison de la navigation.

Voici la description de ces travaux :—

Station des Grandes-Piles.—Au printemps de 1894 les glaces avaient avarié cinq jetées (n°s 5, 6. 7, 8 et 12) dont plusieurs ont été reconstruites. D'autres (n°s 12, 13, 14) avaient été partiellement renversées. Les pièces brisées furent enlevées et renouvelées et des défenses en madriers furent fixées sur les côtés exposés des jetées. Des poteaux d'attache furent enfoncés et du lest fut replacé jusqu'au niveau requis. L'estacade simple des Plaines au-dessous des chûtes des Grandes Piles fut renouvelée sur une longueur dé 1,663 pieds.

Station de la Grand'-Mère.—Quelques menues réparations furent faites à l'estacade en haut et en bas des chûtes. D'autres chaînes furent ajoutées et certaines réparations furent faites à l'estacade de cette station.

Station Shawenegan.—Cinq piles d'ancrage (n°s 77, 78, 79, 80 et 81) et 700 pieds d'estacades à trois pièces ont été construits au-dessus des chûtes de Shawenegan. Le fond et les côtés de la glissoire furent réparés ; on remplaça les pièces de bois et les madriers brisés et on fraisa les fiches qui faisaient projection. Quelques menues réparations furent faites à la maison du gardien des estacades de la baie Shawenegan.

Au commencement de janvier 1896 survint la plus forte inondation connue jusqu'à cette époque, durant l'hiver, et on craignit beaucoup que les estacades fussent rompues. Environ 800 pieds des estacades de la baie Shawenegan furent entièrement détruits, dans la chûte des Grès.

Une quantité de chaînes fut achetée pour attacher et mettre en sûreté les estacades de cet endroit.

Station Trois-Rivières.—La jetée n° 33 de l'Ile aux Cochons fut reconstruite à partir du niveau de l'eau. Les autres furent partiellement démolies et remplacées par de nouvelles. Des poteaux d'amarrage furent placés là où il y en avait besoin. De nouvelles chaînes furent placées pour renforcer les estacades au-dessus du pont situé sur la ligne du chemin de fer.

Le 31 décembre 1895 l'eau monta considérablement sur la rivière Saint-Maurice. La glace se mit en mouvement près du pont du chemin de fer et entraîna dans le fleuve Saint-Laurent environ deux mille pieds d'estacades. Plusieurs jetées furent avariées.

L'état suivant, fourni par le percepteur des droits provenant des estacades et glissoires, dans votre ministère, démontre la quantité des diverses espèces de bois qui y ont passé, pendant le dernier exercice financier.

Etat du nombre de billots de sciage, etc., qui ont passé par les travaux sur la rivière Saint-Maurice pendant la saison 1895 :—

	Pièces.
Billots de sciage	763,597
Bois de pulpe	400,013
Total	1,163,610

Les droits perçus ont été de $21,358.74.

Voici l'état des dépenses faites pour le personnel, l'entretien, les réparations et les améliorations, pendant l'exercice financier terminé le 30 juin 1896 :

Personnel et entretien	$8,114.01
Réparations et améliorations :	
Station des Grandes Piles	1,086.19
" de Grand'-Mère	203.37
" de Shawenigan	1,901.45
" des Trois-Rivières	2,454.37
Dépenses totales pour 1895-96	$13,759.39

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. X. THOS. BERLINGUET,
Ingénieur-résident.

DISTRICT DE LA TRENT ET DE NEWCASTLE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR RÉSIDENT,
PETERBOROUGH, 15 juillet 1896.

M. LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport annuel sur les travaux placés sous mon contrôle pour l'exercice terminé le 30 juin 1895. Des travaux de cette région, quelques-uns ont été construits pour faciliter la navigation et les autres pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et forment partie du canal de la Trent ; les autres dépendent de votre ministère.

Les travaux sont dispersés sur une distance d'à peu près 170 milles, compris entre la rive de la Trent et ses hautes eaux entre la Baie de Quinté, au sud et le lac Balsam à un endroit situé à 15 milles environ du lac Simcoe du côté nord. Il y a une étendue de pays arrosé de plus de 2,000 milles carrés que bornent au nord les rivières Muskoka et Madawaska. La manière de conduire l'eau qui arrose ce pays est devenue une affaire d'une grande importance pour les diverses industries établies le long de la route et pour la navigation.

Les crues du printemps furent au-dessus de la hauteur moyenne de l'eau pour cette partie de l'année, mais n'ont causé que très peu de dommages aux travaux. L'eau, cette année, s'est maintenue à une bonne hauteur dans plusieurs bras de la rivière. La règle qui ordonne la descente des billots par petites estacades n'a pas été observée aussi stric-

tement qu'elle aurait dû l'être. Il est impossible de garder la navigation libre dans les endroits rétrécis du chenal si l'on permet la descente des billots en grande quantité.

Les travaux sont en bon état et la plupart des travaux, de grande dimension, nécessaires pour faciliter la descente du bois sont actuellement construits, de sorte qu'à l'avenir, leur entretien nécessitera une somme comparativement petite pour chaque année.

Les réparations suivantes ont été exécutées :

Chutes Fénelon.

Les estacades à l'entrée supérieure de la glissoire, ont été réparées.

Buckhorn.

La glissoire, les estacades et les jetées ont été réparés.

Burleigh.

Les estacades de dérivation ont été réparées.

Lac Katchewannoe.

L'estacade à Henderson's-Narrows fut brisée durant l'hiver. Les réparations nécessaires ont été faites.

Petit Lac.

Les jetées, sur le lac, qui avaient été endommagées par la glace, ont été réparées ainsi que l'estacade.

Peterborough.

Une voie d'eau considérable dans la glissoire fut bouchée. Les jetées de la glissoire furent lambrissées et recouvertes d'un plancher en madriers, et une tranchée en terre glaise fut construite le long de l'extrémité supérieure de la glissoire. Une nouvelle estacade de dérivation longue de 246 pieds fut placée à l'entrée supérieure de la glissoire. Un certain nombre de menues réparations furent aussi faites à plusieurs autres stations.

Je vous transmets aussi un tableau qui indique le nombre de morceaux de bois qui ont passé par les glissoires et estacades durant le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

ÉTAT indiquant le nombre de pièces de bois, etc., qui sont passées par les différentes glissoires de la Trent et celles du district de Newcastle, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Station.	Billots de pin de sciage.	Bois d'estacades.	Traverses de chemins de fer.	Poteaux de clôture.	Grands cèdres.	Bois marchand.	Billots d'épinette.	Autres billots.	Poteaux de télégraphe.
Chute Fénélon	243,266	627	52,083	21,191	800	.....	.....	.....	.....
Buckhorn	186,300	.....	3,000	.....	.....	.....	.....	22,000	.....
Burleigh	186,300	.....	91,700	5,276	50	260	842	22,000	.....
Pointe Young	194,914	750	91,700	5,276	50	260	842	22,000	1,500
Lakefield	194,914	3,407	91,700	5,276	50	260	842	19,854	.....
Peterborough	242,200	4,244	45,100	24,358	.....	.....	1,218	18,640	.....
Hastings	242,200	4,244	45,100	24,358	.....	.....	1,218	18,640	.....
Chute Heeley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	P. de rap.

PONTS.

Dans le cours de l'année le pont de Cartier fut achevé et l'on commença la construction d'un pont tournant sur le chenal Burlington, entre le lac Ontario et le port de Hamilton. Ce pont était presque terminé à la fin de l'exercice financier.

Des réparations furent faites à divers ponts dans la cité d'Ottawa ; au pont du Portage du Fort, sur la rivière Ottawa ; au pont de Battle River à Battleford ; et au pont Langevin sur la rivière de l'Arc à Calgary.

PONT BURLINGTON.

Pendant plusieurs années les seuls moyens de communication, entre les deux rives du chenal de Burlington, pour les voitures et les passagers, étaient un chalan et un bac. Durant les dernières années le trafic de cet endroit prit de telles proportions qu'il fut impossible d'accommoder le public par ce moyen de transport. Le ministère prépara alors des plans et devis pour l'érection d'un pont tournant en fer.

Le 22 août dernier un contrat fut passé avec M. Geo. F. Webb, d'Hamilton, pour la construction de la maçonnerie, y compris la fondation de la jetée et des culées, sur lesquelles ce pont devait être érigé. Le montant total du contrat était de $15,799. Le 10 octobre dernier, l'entrepreneur commença l'excavation pour la fondation de la jetée servant de pivot. Le caisson fut mis en place le 18 novembre. Les travaux se continuèrent et ne furent que très peu retardés par la température défavorable. Toute la maçonnerie fut achevée et prête à recevoir la superstructure en fer dans le cours du mois d'avril dernier.

Un certificat pour la somme de $14,000 fut émis le 14 avril dernier en faveur de l'entrepreneur.

La superstructure en fer est commencée et l'on s'attend que le pont sera en opération à une date peu éloignée.

Le coût total du dragage a été de $1,500

CARTIER.

Le village de Cartier est situé sur la rivière Saint-Louis, dans le comté de Beauharnois, Québec, à 6 milles de Valleyfield.

Une dépense de $250 fut autorisée pour la construction des abords du pont érigé à cet endroit par le ministère, dans le cours de l'exercice financier 1894-95, sur la rivière Saint-Louis. Le montant, ne fut cependant pas suffisant et les travaux ont été terminés par les municipalités intéressées.

Les dépenses totales chargées à ce ministère se sont élevées à $247.25.

PORTAGE-DU-FORT.

Le village du Portage-du-Fort est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac, Québec, à 60 milles au nord d'Ottawa.

Une dépense de $50 fut autorisée pour réparer l'abord du pont. Deux des poteaux de support et quelques liernes furent remplacés, ainsi que les boulons qui manquaient. Tous les boulons de la structure furent resserrés.

Le montant dépensé fut de $49.67.

PONT DE BATTLE RIVER (RIVIÈRE BATAILLE), BATTLEFORD.

Le pont de la rivière Bataille (Battle River) fait communiquer Battle River avec Battleford dans le district de Saskatchewan.

Battleford est situé à la jonction des rivières Saskatchewan-nord et Bataille.

Le pont fut construit en 1890. L'ouvrage enlevé aux entrepreneurs MM. Heney et Kennedy fut continué à la journée. Ce pont consiste en une ouverture d'une portée de 150, avec travées Howe, et de deux ouvertures de 70 pieds de portée. A l'extrémité nord il y a un abord sur chevelets et deux culées. En 1892, le pont fut peinturé et réparé. Des réparations furent aussi faites de juillet à août 1895.

Ces réparations consistèrent à remplacer le plancher de l'abord sur chevalets et à faire servir les madriers, enlevés de cet abord, à réparer le tablier du pont principal, à couvrir le centre du tablier du pont avec des madriers de 2 pouces croisés, sur une longueur de 12 pieds ; à resserrer tous les boulons, les tirants et à faire les menues réparations les plus nécessaires. Quelques autres travaux furent exécutés vers la fin de l'exercice financier. La pierre fut enlevée du pilier et les pièces remises en place au moyen de tiges en fer d'1 pouce posées à travers les coins à une distance de 2 pieds, 6 pouces, et renforcées par des cornières d'½ pouce, larges de 4 pouces et longues de 8 pieds. Le pilier fut ensuite rempli de pierre. Le remplissage en arrière de l'ouvrage de protection sur pilotis a été fait convenablement. Quelques menues réparations et du peinturage ont été faits.

La somme totale dépensée dans le cours de l'exercice financier 1895-96 s'est élevée à $1,278.96.

"PONT LANGEVIN," CALGARY, ALBERTA.

Le "pont Langevin" traverse la rivière de l'Arc, près de Calgary, qui est le principal centre de chemin de fer du district d'Alberta.

Ce pont est un pont Howe, consistant en trois travées avec abords sur chevalets. Il fut construit sous contrat en 1890.

Durant la crue des eaux de 1894, les piliers furent affouillés, et leurs extrémités en haut du courant s'enfoncèrent un peu. Les extrémités, en bas du courant, demeurèrent dans leur position originaire.

Le tassement des piliers fit pencher le pont, et le laissa dans une position peu sûre et de mauvaise apparence.

Pendant le cours de l'année des réparations furent faites, consistant à aligner les piliers à leur niveau respectif, à redresser la superstucture, à poser des pilotis de protection, et à entasser de grosses pierres des piliers d'en haut du courant ; quelques menues réparations furent aussi faites, le tout se montant à $1,385.96.

RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours de l'exercice des relevés et examens furent faits aux endroits ci-dessous mentionnés :—

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Arisaig	Antigonish.
Baie Aspey	Victoria
Bayfield	Antigonish.
L'Anse à l'Ours	Digby.
Passage Carey	Richmond.
Rocher Cerbère	do
Baie des vaches	Cap-Breton.
Pointe Cribbin	Antigonish.
Chezzetcook-est	Halifax.
Fourchu	Richmond.
Grand Etang	Inverness.
Grande-Grève	Richmond.
Ile du Grand-Tancook	Lunenburg.
Hampton	Annapolis.
Anse Kennington	Cap-Breton.
Lismore	Pictou.
Mabou	Inverness.
Main-à-Dieu	Cap-Breton.
Margaree	Inverness.
Merigomish	Pictou.
Morden	King.
Moydart	Antigonish.
Anse McNair	do
Sydney-nord	Cap-Breton.
Oyster Pond	Guysborough.
Petit de Grat	Richmond.
Pictou Island	Pictou.
Baie Pleasant	Inverness.
Port-Maitland	Yarmouth.
Rivière Hebert	Cumberland.
Saulnierville	Digby.
Havre Saint-François	Guysborough.
Somerville	Queen.
Ile Rocheuse	Shelburne.
Rivière Toney	Pictou.
Trenton	do
Anse à la Truite	Digby.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Anderson's Hollow	Albert.	Moncton	Westmoreland.
Ruisseau Noir	Northumberland.	Pointe au Nègre	Saint-Jean.
Rivière Noire	Saint-Jean.	Neguac	Northumberland.
Burnt Church	Northumberland.	Ile aux Perdrix	Saint-Jean.
Campbellton	Ristigouche.	Petit Rocher	Gloucester.
Cap Tormentine	Westmoreland.	Pokemouche	do
Dalhousie	Ristigouche.	Quaco	Saint-Jean.
Débarcadère Edgett	Albert.	Richibucto	Kent.
Fort Dufferin	Saint-Jean.	Baie du Rocher	Albert.
Crique Gardner	do	Rivière au Saumon	do
Ile de Gray	Albert.	Shediac	Westmoreland.
Anse au Hareng	do	Shippegan	Gloucester.
Hillsborough	do	Stonehaven	do
Newcastle, en bas	Northumberland.	Tracadie	do
Miramichi	do	Rivière Saint-Jean	

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Baie Fortune	King.	New-London	Queen.
Havre de Brae	Prince.	Port-Selkirk	do
Anse au Canot	Queen.	Rustico	do
Baie Egmont	Prince.	Souris	King.
Pointe Hurd	do	Tignish	Prince.
Jetée Lambert	King.	Rivière Vernon	Queen.
Havre Murray	do		

QUÉBEC.

Bic	Rimouski.	Pointe au Chêne	Bonaventure.
Coteau du Lac	Soulanges.	Percé	Gaspé.
Coteau Landing	do	Pointe Citrouille	Chambly.
Gentilly	Nicolet.	Pointe St. Charles	Hochelaga.
Ile aux Coudres	Charlevoix.	Rivière Blondelle	Montmorency.
Ile Perrot	Vaudreuil.	Rivière du Loup	Temiscouata.
Les Eboulements	Charlevoix.	Rivière Noire	Charlevoix.
Petite Rivière Saint-François	do	Saint-Lambert	Chambly.
Longueuil	Chambly.	Saint-Alphonse	Chicoutimi.
Baie Murray	Charlevoix.		

ONTARIO.

Amherstburgh	Essex.	Port-Burwell	Elgin.
Bronté	Halton.	Port-Dover	Norfolk.
Burlington	Wentworth.	Port-Hope	Durham.
Coburg	Northumberland.	Prescott	Grenville.
Goderich	Huron.	Rivière Rainy	Algoma.
Kingston	Frontenac.	Rivière Castor	Stormont.
Kingsville	Essex.	Rivière Saugeen	Bruce.
L'Orignal	Prescott.	Rivière Thames	
Owen-Sound	Grey.	Toronto	York.

MANITOBA.

Gimli	Selkirk.	Rivière Rouge	Selkirk.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Havre de Victoria ..... Ile Vancouver.

Dans le cours de l'exercice, le secrétaire du ministère a transmis 840 documents officiels qui ont déterminé soit des rapports ou la mise à exécution de mesures adoptées. Le nombre de lettres reçues à mon bureau, de la part d'ingénieurs résidents et d'autres personnes, s'élève à environ 10,000, et les lettres expédiées à 4,239.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

LOUIS COSTE,
Ingénieur en chef.

A M. E. F. E. Roy,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 4.

RAPPORT

DU

PERCEPTEUR DU REVENU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1895-96

RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

E. F. E. ROY, écr, secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année finissant le 30 du mois de juin 1896.

A part la cale sèche d'Esquimalt, j'ai examiné les livres et comptes des divers officiers sous mon contrôle. Il me fait plaisir de pouvoir dire qu'ils ont rendu un compte exact des droits perçus par eux.

Avec votre permission, je traiterai des diverses sources de revenu *seriatim*, et je commencerai par celle des

GLISSOIRES ET ESTACADES.

DISTRICT OTTAWA.

Le revenu, y compris l'intérêt, a été, pour l'année écoulée, de $49,400.15, soit $2,711.05 moins qu'en 1894-95 ; cependant il est encore de $400 de plus que la moyenne prévue lors de la revision du tarif en 1894. Le revenu aurait été beaucoup plus considérable n'eût été la quantité extraordinaire de billots qui n'a pu être sortie des tributaires de l'Ottawa.

Le nombre des billots qui ont passé par les travaux est de 498,098 plus élevé que celui de l'année 1894-95. La diminution dans le revenu doit être attribuée dans le fait qu'on a transporté du bois d'un diamètre beaucoup moindre que celui des années précédentes.

J'ai le plaisir de vous annoncer que tous les droits de revenu pour l'année finissant le 30 du mois de juin dernier, pour le district d'Ottawa, ont été perçus.

Des droits du revenu à partir du 1er juillet 1889, il reste à percevoir à la date plus haut mentionnée, la somme de $6,903.05 sur l'estacade des Chaudières, dont on a fait mention au comité des comptes publics en 1895 et qui devrait être biffée ; $28.42 pour le recouvrement desquels des procédures légales ont été prises. Il y a aussi une réclamation de $379.80 contre M. J. R. Booth, lequel a contre ce ministère un compte admis, mais dont le paiement a été refusé par l'auditeur général, parce que M. Booth serait endetté de certaines sommes envers la couronne, sommes dont il a été fait rapport au comité des comptes publics et qui n'ont pas été biffées. Ces items forment une somme de $7,311.27 dont on trouvera les détails dans le tableau ci-joint n° 2.

Des droits du revenu avant le 1er juillet 1889, il a été perçu durant la dernière année fiscale une somme de $419.10, ce qui réduit le montant non perçu à $56,805.65, lequel devrait être biffé. Pour détails, voir les tableaux ci-joints numéros 1 et 3.

En résumé, voici l'état des comptes du district Ottawa :—

Droits accrus durant l'année 1895-96, y compris l'intérêt.		$49,400 15
On a perçu durant l'année.....	$48,965 94	
On a perçu depuis le 1er juillet 1896.....	434 21	$49,400 15

La somme totale des droits perçus est la suivante :—

Droits de 1895-96	$48,965 94	
" 1894-95	738 29	
" 1880	419 10	$50,123 33

Le montant total des droits qu'il restait à percevoir au 30 juin dernier se compose comme suit :—

Arrérages accumulés antérieurement au 1er juillet 1889, alors que le service de la perception a été transféré à ce ministère...		$56,805 65
Droits de 1889-90	$6,903 05	
" 1890-91	28 42	
" 1893-94	379 80	
" 1895-96	434 21	7,745 48
Total		$64,551 13
De laquelle somme on a perçu		434 21
Laissant une somme non perçue à cette date, de		$64,116 92

A l'exception de $28.42 tout ce montant devrait être retranché, vu qu'il ne peut être perçu.

J'attirerai l'attention sur le fait que depuis que le service de la perception a été transféré à ce ministère, le 1er juillet 1889, du montant des droits accrus dans le district d'Ottawa, après en avoir déduit la somme de $6,903.05 pour droits sur l'estacade des Chaudières et qui n'auraient pas dû être chargés, savoir, $434,652.05, une somme de $28.42 seulement n'a pas été perçue.

Ci-joints les tableaux dont on a fait mention ci-dessus :—

N° 1. Tableau des droits devenus dus antérieurement au 1er juillet 1889 et non encore soldés au 30 septembre 1896.

N° 2. Tableau des droits dus depuis le 1er juillet 1889 et non perçus le 30 septembre 1896.

N° 3. Tableau des droits de glissoires dus à Québec le 30 juin 1889 et non encore soldés au 30 septembre 1896.

N° 4. Tableau du nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé sur les travaux du district Ottawa durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

N° 5. Tableau des droits provenant de chacun des travaux et des glissoires, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

DISTRICT SAINT-MAURICE.

Le revenu pour 1895-96 a atteint le montant satisfaisant de $21,358.74, entièrement perçu dans le cours de l'exercice. Ce montant est le plus considérable que nous ayons retiré des travaux de cet endroit depuis leur construction.

Les arrérages non payés à l'époque où j'ai pris charge du district sont les mêmes que ceux mentionnés dans mon rapport de l'année derniére, savoir : $14,481.49, lesquels devraient être biffés.

Le tableau n° 6 contient tous les détails au sujet de ces arrérages.

DISTRICT DU SAGUENAY.

L'on n'a, encore cette année, retiré aucun revenu sur les travaux de cet endroit Ces travaux ont été abandonnés en vertu d'un arrêté en conseil en date du 5 février 1896.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Le tableau n° 7, ci-annexé, montre qu'il reste à percevoir encore $6,058.34, dont une somme de $3,521.19 devrait être retranchée. Quant à la balance de $2,537.15, une proposition de règlement est maintenant devant le ministère.

Sommaire des montants perçus aux glissoires et estacades :

Du district d'Ottawa	$50,123.33
" Saint-Maurice	21,358.74
Total	$71,482.07

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

A part les exportations à la Grande-Bretagne, la production du bois scié, si nous en retranchons le bois carré et le bois flacheux, a été, cette année, la moins considérable que nous ayons eue jusqu'à présent. La perspective pour la prochaine saison est cependant brillante, vu que la quantité de bois carré sera deux fois plus considérable que celle de l'année dernière, et qu'il n'y aura pas une bien grande diminution dans la production des billots de sciage.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu pour l'année a été de $8,835.80, soit $5,159.80 de moins que pour l'année 1894-95. Pour plus amples détails, voir le tableau n° 8 ci-annexé. On y voit que le bassin n'a été occupé que 65 jours contre 114 jours en 1894-95. On y voit aussi qu'il a été occupé par le vapeur *Campana* et par le dragueur du gouvernement *Challenge*, depuis le 26 novembre 1895 jusqu'au 28 avril 1896.

Le tonnage des vaisseaux a été de 14,835 tonneaux en 1894-95 et de 16,106 tonneaux en 1895-96.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

La somme totale des droits perçus en 1895-96 a été de $3,954.78 contre $2,450.33 en 1894-95.

Comme on s'est aperçu que le tarif tel que réduit en avril 1895, ne rapporterait pas un revenu suffisant pour rencontrer les frais d'entretien, il a été décidé de revenir à l'ancien tarif à partir du 11 avril 1896 ; les taux chargés depuis cette date étant comme suit : l'entrée, sur les vaisseaux de 100 à 500 tonneaux, sera de 20c. par tonneau et de 10c. par tonneau pour tout tonnage au-dessus de 500 tonneaux, et 10c. par tonneau pour chaque jour subséquent. Dans aucun cas le montant chargé ne devra être moindre de $20 par jour. Le résultat de ce changement a été que depuis l'ouverture de la navigation au 30 juin 1896, le revenu a été de $1,538.49 contre $1,175.33 durant la même période en 1895.

On verra par le tableau n° 9, ci-joint, que le tonnage des vaisseaux qui ont effectué leur entrée dans le bassin durant l'année, a été de 25,063.60 contre 10,493½ en 1894-95.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Le revenu a été de $10,221.68, soit $3,883.43 de plus qu'en 1894-95.

Le tonnage des vaisseaux entrés dans le bassin a été de 26,731 tonneaux contre 21,573 tonneaux durant l'année précédente.

Durant l'année, comme on le verra dans le tableau n° 10, ci-joint, le bassin a été occupé par des vaisseaux du gouvernement britannique pendant 76 jours. En outre

l'un d'eux a occupé le bassin pendant 39 jours avant le 30 juin 1895. Suivant convention, ces vaisseaux n'ont payé que les frais encourus pour l'entrée et la sortie du bassin.

ÉCLUSES.

ÉCLUSE DE LA RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Le revenu provenant de cette source a été pour le dernier exercice, de $230.35, soit $173.97 moindre que durant l'année précédente.

RIVIÉRE YAMASKA.

Le revenu provenant de ces travaux a été de $284.40, soit $73.38 de moins que pour l'année 1894-95.

Il est bon de remarquer que, à cause de la hauteur des eaux dans la rivière Yamaska, le printemps dernier, le premier bateau effectua le passage de l'écluse 10 jours plus tard que l'année précédente.

En résumé, la somme totale perçue à tous les travaux sous ma direction se compose comme suit :—

Des glissoires et estacades	$71,482.07
Des bassins de radoub	23,011.85
Des écluses	514.85
Total	$95,008.65

Je dois, en terminant, remercier tous les officiers avec lesquels j'ai eu des rapports officiels durant le cours de l'année, pour leur courtoisie et pour s'être si bien conformés aux instructions qui leur ont été données.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1896, et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1896.

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades, en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1896.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
James Yuill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
John Rowan	342 50			342 50	1872 et 1873	Insolvable.
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	do
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873 et 1874	do
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873 et 1874	do
W. C. Wells	600 90			600 90	1873 et 1874	do
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874 et 1875	do
Walton Smith	171 46			171 46	1874 et 1875	do
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	do
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861, 1862, 1864, 1869, 1875 à 1878	do
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	do
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	do
James Walker	11 25			11 25	1877	do
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	do
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	do
Costello Brothers	90 62			90 62	1882	do
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	do
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	Surcharge.
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882 et 1883	do mentionnée dans le rapport S—38 pour mars 1886.
A. et P. White	101 00			101 00	1881	do
J. R. Booth		9,871 83	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88 contre récl. pour dom. causés par la rupt. de l'est. de Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 95		8,889 85	1881 à 1884	Droits d'estac. des Chaudières.—Ces personnes prétendent qu'elles ont entretenu ces travaux complètement à leurs frais depuis 1881.
The Bronsons & Weston Lumber Co		8,180 79		8,180 79	1881 à 1885	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886 et 1887	
Succes. de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	

N° 1.—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 30 juin 1896, et n'étaient pas perçus le 30 septembre 1896—*Fin.*

Débiteurs.	Dettes mauvaises et douteuses.	Droits d'estacades, des Chaudières, en suspens.	Autres droits de glissoires et d'estacades, en litige.	Total des droits dus le 30 septembre 1896.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
J. et G. Bryson	.....	.....	252 20	252 20	1886	Contre-réclam. pour dom. causés par la rupt. de l'est de Coulonge.
B. Caldwell et Fils	4 33	.....	.....	4 33	1887	Surcharge.
	23,997 28	31,005 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

N° 2.—Tableau des droits de glissoires et d'estacades de la rivière Ottawa, dus depuis le 1er juillet 1889, et non perçus le 30 septembre 1896.

Nom.	Années où les droits étaient dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total à percevoir.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.....	2,561 69	La question des droits d'est. des Chaudières a été soumise au conseil et renvoyée à la com. du trésor. Ces sommes doivent être biffées.
The Bronsons & Weston Lumber Co.	1889-90	2,056 96	.....	2,056 96	
Perley et Pattee	1889-90	1,203 26	.....	1,203 26	
William Mason et Fils	1889-90	167 66	.....	167 66	
Pierce et Cie	1889-90	913 48	.....	913 48	
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens	1890-91	.....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	.....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer parce que d'après les livres, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
Alex. Fraser (payé le 21 oct. 1896.	1895.	.....	17 63	17 63	
William Mason et Fils (payé le 19 oct. 1896.	1895.	.....	166 58	166 58	
		6,903 05	592 43	7,495 48	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 23 novembre 1896.

N° 3.—ÉTAT des droits de glissoires dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels des effets ont été transmis à Québec pour perception.

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	... .	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Mair ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits de glissoires ; conséquemment les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 4.—TABLEAU indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoires et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Bois carré	15,124	pièces.
Billots	4,116,705	do
Billes à bardeaux	8,598	do
Bois d'estacade	142,623	do
Traverses de chemin de fer	88,813	do
Poteaux de clôtures	32,914	do
Cèdres	19,934	do
Total	4,424,711	do
Aussi 8,239¼ cordes de bois du pulpe.		

Le revenu provenant du bois sus-mensionné a été de $49,328.04.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

N° 5.—TABLEAU démontrant les revenus provenant de la rivière Ottawa et de ses tributaires, pour l'année fiscale terminée le 30 juin 1896.

Nom de la rivière, etc.	Total.
	$ c.
Rivière Ottawa	4,648 02
Chenaux	8,480 84
Rivière Petewawa	13,345 71
do Madawaska	8,666 18
do Coulonge	4,542 89
do Dumoine	633 54
Rivière Noire	2,302 25
do Gatineau	6,708 61
Total	49,328 04

Le revenu provenant de ces travaux a été de quarante-neuf mille trois cent vingt-huit piastres et quatre centins.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

N° 6.—ETAT des droits de glissoires et d'estacades, rivière Saint-Maurice, dus le 30 juin 1896 et non perçus à la date du 30 septembre 1896.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Somme.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie	1878	469 95		Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu les estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empêcher les billots de passer par les chutes.
do do	1879	2,110 62		
do do	1880	1,696 18		
do do	1881	293 69		
do do	1882	165 80		
do do	1884	118 50		
do do	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie	1878	3,072 84		Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial, M. McDougall, subséquemment juge, lequel, après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
do	1883	2,173 68		
do	1884	28 96		
do	1886	1 62		
do	1887	4 38		
			5,281 48	
Alexander Baptist	1879	.....	2,116 96	
William Ritchie et Cie	1888	779 24		
do	1889	332 11		
	1886		1,111 35	Sur cette somme, on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20.
Ritchie, Frères	1886	413 43		
do	1887	634 71		
			1,048 14	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76, et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
G. B. Hall	1890	.....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand	1890	.....	14 28	Prétend que ce reliquat est une surcharge.
Trefflé Biron	1891	.....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			14,481 49	

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

N° 7—ÉTAT des droits de glissoires et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 30 juin 1896 et non perçus à la date du 30 septembre 1896.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Observations.
		$ c.	
T. G. Hazlett	1881, 1882, 1884 et 1889	885 25	
J. M. Irwin	1882, 1883, 1885 et 1888	698 45	
D. Ullyott	1881 et 1887	547 68	
La succession George Hilliard	1882 et 1886	354 15	
Greene et Ellis	1881 et 1883, 1885, 1888 et 1889	157 01	
Irwin et Boyd	1881	59 79	Insolvable.
Thomson et McArthur	1880	52 78	do
A. W. Parkin	1884, 1885, 1888, 1890 et 1891	65 92	
La succession Dixon	1883	137 50	
Jabez Thurston	1882	12 50	Insolvable.
Alfred McDonald	1888	40 80	
John Parkin	1889	13 00	
McDougall et Ludgate	1879	65 07	Insolvable.
Bigelow et Trounce	1882 et 1885	216 21	do
R. et G. Strickland	1882, 1883, 1885, 1886 et 1837	215 08	do
Gilmour et Cie	1893	690 58	Réclamat. contestée; référée au ministère de la justice.
The Rathbun Co.	1893	1,846 57	do do
		6,058 34	

La somme due par la Compagnie Rathbun était en réalité de $2,222.89 en 1893, mais elle se trouve réduite à $1,846.57 en portant à son crédit la somme de $366.32 payée en 1899 à compte des arrérages. Ce dernier montant aurait été, suivant le jugement rendu dans la cause de Boyd *vs* la Reine, illégalement perçu.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 23 novembre 1896.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

N° 8.—Tableau des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits d'occupation	Autres droits.	Total.
		1895.	1895.	$ c.	$ c.	$ c.
"Turret Cape"	1,827	15 juillet	20 juillet	761 08	8 00	769 08
"Canada"	2,000	6 août	16 août	1,250 00	.....	1,250 00
"Brizilian"	3,804	3 nov.	14 nov.	1,786 88	5 00	1,791 88
"Canada"	2,479	16 do	24 do	1,196 64	10 00	1,206 64
"Campana"	1,288	Tout	l'hiver.	1,000 00	13 20	1,013 20
		1896.	1896.			
"Turret Cape"	1,827	4 juin	30 juin	2,487 59	17 00	2,504 59
"Repton"	2,881	Droit	d'entrée	200 00	.....	200 00
"Challange"	.....	Tout	l'hiver.	100 00	.....	100 00
	10,106			8,782 19	53 20	8,835 39

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre, 1896.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

N° 9.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Au	Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		1895.	1895.	$ c.	$ c.	$ c.
Barge "Nebraska"	387	8 juillet....	8 juillet....	38 70	.....	38 70
Yacht "Cleopatra"	104^{41}	9 do	10 do	20 00	.....	20 00
Remorqueur "Rigaud"	46^{54}	12 do	13 do	20 00	.....	20 00
Vapeur "America"	553^{03}	16 do	17 do	72 65	.....	72 65
Barge "Detroit"	350	17 do	18 do	35 00	.....	35 00
Barge "Montreal"	337	19 do	20 do	33 70	.....	33 70
Remorqueur "Petrel"	345^{76}	22 do	23 do	34 58	.....	34 58
Barge "Acadia" 374 Remorqueur "Bronson" 70	444	25 do	26 do	44 40	.....	44 40
Barge "Kildonan"	522^{78}	8 août.....	10 août	69 43	.....	69 43
Remorqueur "Walker"	138^{58}	12 do	12 do	20 00	5 00	25 00
Barge "Albina"	180	12 do	13 do	20 00	.....	20 00
Barge "Dorchester" 375 Remorqueur "Bronson" 70	445	19 do	20 do	44 50	.....	44 50
Vapeur "Spartan"	1,168^{92}	23 do	24 do	83 47	.....	83 47
Barge "Nebraska"	387	24 do	24 do	38 70	.....	38 70
Remorqueur "Reginald"	186^{26}	26 do ..	27 do	20 00	13 00	33 00
Vapeur "Princess Louise"	114^{88}	29 do	30 do	20 00	.....	20 00
Remorqueur "Thompson" 185^{5} Barge "Union" 303	488^{5}	2 sept.....	2 sept.....	48 85	.....	48 85
Remorqueur "Petrel"	11^{16}	4 do	5 do	20 00	.....	20 00
Barge "Iowa" 365 Barge "Coal Heaver" 143	508	6 do	7 do ...	50 40	.....	50 40
Vapeur "Owen Sound"	731^{77}	9 do	13 do	138 45	.....	138 45
Barge "Montreal"	337	13 do	14 do	33 70	.....	33 70
Vapeur "Tecumseh"	839^{67}	16 do	17 do	66 98	.....	66 98
Barge "Duluth"	337	21 do	21 do	33 70	.....	33 70
Goélette "S. H. Dunn" 483^{73} Cargaison (minerais) 700	1,183^{73}	23 do ...	26 do	167 05	.....	167 05
Barge "Toledo"	363	26 do	27 do	36 30	.....	36 30
Remorqueur "Thompson"	185^{5}	14 oct. ..	14 oct.....	20 00	.....	20 00
Vapeur "Myles" 1210^{63} Cargaison 100	1,310^{63}	18 do	19 do	90 53	.....	90 53
Vapeur Glengary	438	21 do	21 do	43 80	.....	43 80
Vapeur "Cuba" 931^{13} Fret 86	1,017^{13}	2 nov.....	3 nov.....	75 86	2 00	77 86
Barge "Bella"	454	4 do	5 do	61 29	.....	61 29
Barge "Jennie"	461^{08}	5 do	6 do	46 11	.....	46 11
Remorqueur "Walker"	138^{58}	20 do	21 do	40 00	9 50	49 50
Barge "Chicago"	350	3 déc	4 déc.....	35 00	.....	35 00
Barge "Toronto" 335 Remorqueur Walker 138^{58}	473^{58}	4 do	5 do	47 36	.....	47 36
Barge "Regina" 440^{60} Remorqueur "J. Hall" 29	469^{60}	5 do	7 do	79 83	.....	79 83
Remorqueur "Thompson" 185^{5} Remorqueur "J. Hall" 29	214^{5}	9 do	10 do	21 45	.....	21 45
Vapeur "Myles"	1,210^{63}	13 do	Hivernage,	droit d'entrée.		100 00
Vapeur "Myles"		13 do	15 avril, '96	600 00	15 00	615 00
Dragueur "Nipissing (Gouv.)	.....	Hivernage.--	Aucun frais,	par ordre.		

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON—*Suite.*

N° 9.—Tableau des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du navire entré au bassin.	Tonnage.	Temps passé au bassin. Du	Temps passé au bassin. Au	Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		1896.	1896.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeur "Islander"	118^{61}	18 avril	18 avril	23 73	.....	23 73
Vapeur "America"	553^{03}	20 do	21 do	105 31	.....	105 31
Vapeur "North King"	872^{95}	21 do	22 do	137 30	.....	137 30
Remorqueur "Glide" 36 Remorqueur "Walker" 138^{58}	174^{58}	22 do	23 do	34 92	.....	34 92
Barge "Acadia" 374 Barge "McCarthy" 254	628	24 do	25 do	112 80	.....	112 80
Elévateur "Ceres" 252 Barge "Union" 303	555	27 do	30 do	222 05	.....	222 05
Barge "Cornwall" 585^{96} Remorqueur "Jessie Hall" 29	614^{96}	1 mai	2 mai	154 55	10 50	15 05
Barge "Minnie Francis"	97^{88}	7 do	8 do	20 00	.....	60 00
Vapeur "G. H. Morley"	$1,045^{79}$	8 do	9 do	154 58	.....	124 58
Barge à vapeur "Seguin"	818^{07}	11 do	11 do	131 81	.....	151 81
Barge "Senator"	309	16 do	16 do	61 80	.....	31 80
Barge "McCarthy"	254	18 do	18 do	50 80	.....	60 80
Remorqueur "Petrel"	345^{76}	27 do	28 do	69 16	.....	59 16
Vapeur "Seguin"	818^{07}	2 juin	2 juin	131 81	5 00	166 81
Vapeur "America"	623^{68}	3 do	3 do	112 36		132 36
Payé en plus	.....	.....	.....	.....	.....	0 01
	$25,063^{60}$			3,894 77	66 00	3,954 78

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 30 septembre 1896.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

N° 10.—TABLEAU des droits et autres recettes perçus dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

NOM DU NAVIRE ENTRÉ AU BASSIN.	Tonnage.	TEMPS PASSÉ AU BASSIN. Du	Au	Droits d'occupation.	Autres droits.	Total.
		1895.		$ c.	$ c.	$ c.
Vapeur de S.M. "Hyacinth"	1,420	23 mai	20 juillet	Frais d'expl.	.....	1,906 17
do de S.M. "Wild Swan"	1,130	22 juillet	26 do	do	.....	209 85
do "Warrimoo"	3,335	12 août	19 août	1,042 00	49 20	1,091 20
do de S.M. "Nymphe"	1,140	25 sept.	28 sept.	Frais d'expl.	.....	199 94
do "Strait of Sunda"	2,992	30 do	3 oct	600 00	9 00	609 00
do S.M. "Pheasant"	755	11 nov.	20 nov.	Frais d'expl.	.....	407 67
do "Quadra"	573	23 do	23 do	.....	.....	.....
do "Mathilda"	3,480	25 do	27 do	509 60	10 20	519 80
do "Quadra"	573	12 déc.	2 janv.	1,201 65	1 20	1,202 85
		1896.				
Vapeur de S.M. "Satellite"	1,420	3 janv.	29 do	Frais d'expl.	.....	1,151 69
do "Hanghow"	3,594	1er fév.	3 fév	624 00	.....	624 00
do de S.M. "Comus"	2,380	9 mars	11 mars	Frais d'expl.	.....	225 27
do "Transit"	1,334	4 avril	4 avril	350 00	.....	350 00
Navire "Kilbrannan"	1,635	13 do	28 do	1,389 50	.....	1,389 50
Vapeur de S.M. "Icaries"	970	3 juin	9 juin	Frais d'expl.	.....	332 34
	26,731					
Fourni 4,000 gallons d'eau au navire "Kilbrannan"						2 40
						$10,221 68

EDWARD T. SMITH,
Percepteur du revenu des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

ANNEXE N° 5.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS A LA SESSION DE 1896.

ET QUI SE RAPPORTENT AU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX

TRAVAUX SOUS SON CONTRÔLE.

Travaux Publics.

LISTE de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés à la sixième session du septième parlement, prorogé le 23 avril 1896, et qui se rapportent au ministère des travaux publics ou aux travaux sous son contrôle. (59 Victoria).

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'exercice financier expirant le 30 juin 1896, et fins pour lesquelles elles sont accordées.	Acte accordant à Sa Majesté certaines sommes nécessaires pour subvenir à certaines dépenses du service public, pour les exercices expirant le 30 juin 1896, et le 30 juin 1897, et pour d'autres objets liés au service public	1	3
Autorité pour emprunt d'une somme de $1,000,000.00 pour des travaux de construction et d'amélioration dans le hâvre de Montréal.	Acte concernant les commissaires du havre de Montréal	10	40
Concernant la responsabilité des entrepreneurs envers les ouvriers, etc., etc.	Acte concernant la responsabilité de Sa Majesté et des compagnies publiques en rapport avec la main-d'œuvre dans les travaux publics.....	5	27

N.B.—Tarif que l'*Upper Ottawa Improvement Company* se propose de mettre en force durant la saison de 1896.—Arrêté du conseil passé le 18 février 1896. Page LXX.

J. A. CHASSÉ,
Commis en loi

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

ANNEXE N° 6

ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA, DU 30 JUIN 1895 AU 30 JUIN 1896.

2.—PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES PAR ET AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.

CONTRATS ADJUGÉS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES ET VENDUES.

OTTAWA, 30 novembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'inclure les états suivants, demandés pour insertion dans le rapport annuel de 1895-96.

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSÉ.
Commis en loi.

Mr E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics du Canada, du 30 juin 1895 au 30 juin 1896.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS.			$ c.
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des ministères.			
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la houille	J. W. McRae	8 juill. 1895	11,106 58
Edifices du parlement et des ministères—Enlèvement de la neige	W. H. Cuddie et Cie	19 nov. 1895	415 00
Edifices du parlement et des ministères—Fourniture de la glace	Ottawa Ice Co.	10 mars 1896	Pour saison 350 00
Terrasses du parlement—Trottoir en asphalte et en mastic de Seyssel	Bellhouse, Dillon et Cie	16 juin 1896	Prix régulier
Edifices publics—(Edifices du parlement exceptés—Régulateurs à gaz	"The Citizens Gas Control Co. (Lt'd)"	12 juin 1896	do
Rideau Hall—Enlèvement ela neige	Alexander Hunter	19 nov. 1895	288 00
do Fourniture de la glace	J. O. Charlebois	19 mars 1896	p. morc. 04¼

9—13

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	The Cumberland Ry. & Coal Co.....	5 août 1895..	186 00
Annapolis do do .	The Canada Coal & Ry. Co. (Limitée)...	30 juill. 1895..	142 88
Antigonish do do ..	R. L. McLean.....	1 août 1895..	77 42
Arichat do do ..	James Kenna.....	3 do 1895..	23 20
do hôtel de la douane do ..	Burchell, Frères	12 do 1895..	24 00
do banque d'épargnes do ..	do .	12 do 1895..	20 00
Baddeck, hôtel des postes do .	do ...	12 do 1895..	97 50
Dartmouth do do ..	Intercolonial Coal Mining Co. (Limitée)....	17 do 1895..	76 96
Halifax do do ..	do do	17 do 1895..	57 68
do édifices publics do ..	Acadia Coal Co. (Ltée).	3 do 1895..	686 80
do entrepôt de vérification do ..	do do .	3 do 1895..	174 79
do construction d'une salle d'exercices...	John E. Askwith. ...	8 juill. 1895..	195,000 00
do construction d'une bâtisse des immigrants....	Rhodes, Curry et Cie. (Limitée).....	24 janv. 1896..	14,390 00
Lunenburg, hôtel des postes—Fourniture de la houille.	James Kenna...	3 août 1895..	216 84
New-Glasgow do do ..	Acadia Coal Co. (Ltée).	3 do 1895..	129 15
Sydney-Nord do do ..	Burchell Frères. ...	12 do 1895..	137 50
Pictou, édifices publics do ..	James Kenna	12 do 1895..	161 28
do hôtel des postes—Const. d'un appareil de chauf.	Frank Powers	29 fév. 1896..	655 00
Sydney do Fourniture de la houille.....	Fred. Routledge	7 août 1895..	212 00
do édifices publics—Eclairage par électricité.....	"Sydney Gas & Electric Light Co. (Ltd)"	5 do 1895..	16¼c. par 1,000 w. h.
Truro, hôtel des postes—Fourniture de la houille.....	The Canada Coal & Ry. Co. (Limitée). ..	30 juill. 1895..	140 29
Windsor do do	do do ..	30 do 1895..	153 08
Yarmouth do do	do do ..	30 do 1895..	162 50
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice public—Fourn. de la houille...	C. Lyons et Cie.	1 août 1895..	354 65
Montague, hôtel des postes do ...	George Wightman	6 do 1895..	44 76
Summerside do do ...	Burchell Frères...	12 do 1895..	34 94
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, hôtel des postes—Fourniture de la houille..	James S. McGivern...	31 juill. 1895..	266 60
Carleton do do ..	do ...	31 do 1895..	32 97
Chatham do do ..	Chas. Powell..... .	13 août 1895..	313 76
Dalhousie do do ..	do	13 do 1895..	204 19
Fredericton do do ..	James S. McGivern...	31 juill. 1895..	225 97
Moncton do do ..	The Canada Coal and Ry. Co. Lt.	30 do 1895..	195 21
New-Castle do do ..	James S. McGivern...	31 do 1895..	257 20
do do do ..	Robert R. Call.. ...	31 do 1895..	257 20
Portland do do ..	Robert B. Humphrey..	31 do 1895..	28 97
Saint-Jean do do ..	do ..	31 do 1895..	440 39
do banque d'épargnes do ..	do ..	31 do 1895..	151 97
do hôtel de la douane	do .	31 do 1895..	1,114 23
do do	R. P. et W. F. Starr..	1 août 1895..	18 51
do banque d'épargnes...	do ..	1 do 1895..	23 42
St. Stephens, hôtel des postes.....	A. J. Teed..... .. .	30 juill. 1895..	114 00
Sussex do	James S. McGivern. ..	31 do 1895..	148 50
Tracadie lazaret—Appareil de chauffage.....	David Ouimet.....	22 oct. 1895..	4,188 00
Woodstock, hôtel des postes—Fourniture de la houille.	James S. McGivern...	31 juill. 1895.	171 83
Québec.			
Aylmer hôtel des postes—Fourn. de la houille. ..	John Wm. McRae ...	8 août 1895..	130 00
Coaticook do do ..	W. C. Webster et Fils.	31 juill. 1895..	189 00
Fraserville do do ..	Nap. Dion..... ...	7 août 1895..	288 00
Hull do do .	John Wm. McRae....	8 do 1895..	153 13

N° 1—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					$ c.
Québec—Fin.					
Joliette	hôtel des postes—Fournit. de la houille..		J. O. Labrecque, Cousineau, et Cie.....	12 août 1895..	187 47
Lachine	do	do	Bridge Co. Coal Committee	5 do 1895..	70 83
Laprairie	do	do	Jacques Bourdon.. ..	20 sept. 1895..	73 50
Montréal	do	do	Pat. McCrory.....	13 août 1895..	688 20
do	hôtel de la douane	do	do	13 do 1895..	561 19
do	hôtel des postes	do	Evans, Frères...	12 do 1895..	15 06
do	hôtel du revenu de l'int.	do	do	12 do 1895..	190 38
do	entrepôt de vérification	do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 do 1895..	1,489 95
do	fourniture de 5,000 devants de boîtes à serrure		La Cie Chanteloup....	3 fév. 1896..	p. boîte 1 50
Québec	édifices publics—Fourn. de la houille..		Madden et Ellis. ..	10 août 1895..	2,492 38
Richmond	construction d'un hôtel des postes.. .		Paquet et Godbout....	6 nov. 1895..	10,500 00
Saint-Henri	hôtel des postes—Fourn. de la houille..		J. O. Labrecque, Cousineau et Cie.... ...	12 août 1895..	50 09
Saint-Hyacinhte	do	do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie	12 do 1895..	166 17
Sait-Jérôme	do	do	F. Robertson	12 do 1895..	287 27
Saint-Jean	do	do	Bissett et Donaghy ...	1er do 1895..	132 00
Sherbrooke	do	do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie.....	12 do 1895..	252 55
Sorel	do	do	Leclaire et Lavallée...	21 do 1895..	171 60
Trois-Rivières	do	do	Zéphirin Marchand. ..	14 do 1895..	157 50
do	do	do	do	14 do 1895..	336 00
Valleyfield	do	do	J. H. Wilson	7 juill. 1895..	40 25
Farnham-ouest	do	do	J. O. Labrecque, Cousineau et Cie.....	12 août 1895..	126 76
Ontario.					
Alexandria, construction d'une école de réforme.....			Joseph Bourque.....	17 mars 1896 .	95,000 00
Arnprior	do	d'un édifice public....	Fortin et Gravelle.....	21 mai 1896..	14,833 55
Almonte	hôtel des postes—Fourn. de la houille.....		Thos. White	1er août 1895..	121 25
Amherstburg	do	do	O. W. Shipman.	14 do 1895..	131 81
Barrie	do	do	Johnston et Sargeant..	29 juill. 1895..	228 00
Belleville	do	do	Cie Rathbun.....	29 do 1895 .	248 40
Berlin	do	do	A. A. Pipe.	14 août 1895..	105 82
do	do	do .. .	Frank Frank	13 do 1895..	14 98
Brampton	do	do	R. J. McCallum	29 juill. 1895..	116 25
Brantford	do	do	Cie houillière Huffman-Gibson.	30 do 1895..	265 97
Brockville	do	do	A. S. Ault.....	29 do 1895..	288 75
Carleton Place	do	do	Alexander Steele.....	30 do 1895..	104 00
Chatham	do	do	Cie houillière Huffman-Gibson	30 do 1895..	128 95
Clifton	do	do . .	Histrop et Thomas....	31 do 1895..	147 20
Cobourg	do	do	Geo. Spence.	31 do 1895..	
Cornwall	do	do	Flock Frères.... . . .	29 do 1895..	220 00
Dundas	do	do	W. Couper	7 sept. 1895..	33 00
Galt	do	do	Hogg et Brownlee.. .	10 août 1895..	125 20
Gananoque	do	do	La Cie Rathbun	29 juill. 1895..	71 10
do	de la douane	do	do	29 do 1895..	124 60
Goderich	hôtel des postes	do	Cie houillière Huffman-Gibson.	30 do 1895..	156 18
Guelph	do	do	Frank Frank.	13 août 1895..	171 94
Hamilton	do	do	Thos. Myles et Fils ..	11 sept. 1895..	660 21
Kingston	do et de la douane	do	James Sawards.....	12 do 1895..	306 13
Lindsay	do	do	La Cie Rathbun	29 juill. 1895..	120 83
London	do do	do	Hunt Frères.....	30 do 1895..	856 21
Napanee	do	do	La Cie Rathbun	29 do 1895..	136 28
Orangeville	do	do	Thos. Lynn	29 do 1895..	90 88
Orillia	do	do	La Cie Rathbun.	29 do 1895..	131 25

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Ontario—Fin.			
Orillia, édifice public—éclairage par électricité..	Corporation de la ville d'Orillia"	25 juill. 1895..	Prix régul.
Ottawa, ferme expérimentale—Fourn. de la houille...	C. C. Rae et Cie	30 do 1895..	752 10
do édifice "Langevin," hôtel des postes, musées géologique et des pêcheries, Carré Cartier—enlèvement de la neige	F. G. Guy	19 nov. 1895..	365 00
Pembroke, hôtel des postes—Fournit. de la houille....	Dunlop et Cie	30 juill. 1895..	117 59
Peterborough do do	T. Fitzgerald	30 do 1895..	296 78
Petrolea do do	Cie houillière Huffman-Gibson	30 do 1895..	166 39
Port-Hope do do	Brown et Henning	30 do 1895..	225 25
Prescott do et douane do	Isaac W. Plumb	20 août 1895..	217 50
Sainte-Catherine do do	E. C. Rogers	30 juill. 1895..	133 52
Saint-Thomas do do	People's Coal Co.	22 août 1895..	261 00
Stratford do do	M. F. Goodwin	31 juill. 1895..	250 14
do édifice public—additions et changements à l'appareil de chauffage	Purdy, Mansell et Mashinter	2 oct. 1895..	319 00
Strathroy, hôtel des postes—Fourn. de la houille	Cie houillière Huffman-Gibson	30 juill. 1895..	131 28
Toronto édifices publics do	P. Burns et Cie.	31 août 1895..	1,399 89
Trenton, hôtel des postes do	Chas. Crowe	31 do 1895..	150 00
do édifice public—Eclairage par électricité.	Cie électrique de Trenton	28 mai 1896..	p.an. 200 00
Walkerton, hôtel des postes	S. W. Vogan	30 juill. 1895..	134 35
Windsor do	J. et T. Hurley	10 août 1895..	335 25
Manitoba.			
Brandon, hôtel des postes—Fournit. de la houille	John Hanbury	16 août 1895..	691 36
Portage-Laprairie—Construction d'un hôtel des postes, de la douane et des bureaux du revenu de l'intérieur.	Viau et Lachance	29 juill. 1895..	22,999 00
Winnipeg, hôtel des postes—Fourn. de la houille	The Alberta Ry. & Coal Co.	21 sept. 1895..	2,556 25
do hôtel de la douane do	Harston, Windall et Cie	2 déc. 1895..	229 50
do bâtisse des émigrants do	do do	2 do 1895..	76 50
do bureaux des terres de la couronne et des affaires sauvages—Fourn. de la houille.	do do	2 do 1895..	151 05
do entrepôt de vérification	do do	2 do 1895..	153 00
Territoires du Nord-Ouest :			
Calgary, bâtisse des émigrants—Fourn. de la houille..	A. B. Few et Cie	9 oct. 1895..	28 48
do hôtel des postes do	do	9 do 1895..	388 62
do palais de justice do	do	9 do 1895..	329 41
do bureau d'enregistrement do	do	9 do 1895.	.....
do do des trav. publics do	do	9 do 1895..	40 46
Edmonton, bureau des terres do	W. M. Humberstone	20 sept. 1895..	131 93
Indian-Head, ferme expérimentale do	Geo. Thompson	12 août 1895..	169 84
Lethbridge, édifice public—Eclairage par électricité..	The Lethbridge Waterworks and Electric Light Co.	6 juill. 1895..	Sched. rates.
Mâchoire-de-l'Orignal, pal. de just.—Fourn. d. la houille	Paul Knight et McKinnon	6 août 1895..	144 85
Moosomin do do	do do	6 do 1895..	272 27
Régina do do	do do	6 do 1895..	630 80
do hôtel des postes do	do do	6 do 1895..	243 75
do bur. d'enreg. d. terres de la cour. do	do do	6 do 1895..	21 30
do casernes de la police à cheval du N.-O.—fondations en pierre sous une des bâtisses	Wm. Henderson	28 do 1895..	3,500 00
Wolseley, palais de justice—Fournit. de la houille...	Paul Knight et McKinnon	6 do 1895..	193 65
Colombie-Britannique.			
New-Westminster—Construct. d'une salle d'exercices..	David Bain	13 do 1895..	6,889 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des travaux publics, etc—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date de l'entreprise.	Somme.
HAVRES ET RIVIÈRES.			
Nouvelle Ecosse.			
Ross Ferry, Ile Boularderie—Construction d'un quai..	John McMillan.....	26 août 1895..	2,770 00
Seaside do ..	Hugh Henderson.....	6 mars 1896..	6,596 00
Ile du Prince Edouard.			
Souris—Construction d'une pile à l'extrémité extérieure du brise-lames.....	Heney et Smith.....	17 février 1896	27,950 00
Nouveau-Brunswick.			
Burnt Church—Construction d'un quai public.....	Lawrence Doyle.....	14 août 1895...	12,450 00
Gardner's-Creek—Construction d'un quai public.....	Thos. Brown Carson..	1er juillet 1895	7,400 00
Québec.			
Philipsburg—Construction d'un quai.....	Olivier Lefebvre.....	29 do 1895	9,942 00
Ontario.			
Burlington (Chenal), Pont tournant—Construction de la maçonnerie.....	Geo. F. Webb.....	22 août 1895..	15,799 00
do Pont tournant, superstructure..	Dominion Bridge Co., (Limitée).....	28 janvier 1896	15,290 00
VAISSEAUX, DRAGUEURS ET MATÉRIEL.			
Dragueur "Prince Edward", nouvelle chaudière d'acier.....	McKinnon et McLean.	23 do 1896	2,340 00
Remorqueur n° 1, chaudière tubulaire à retour.....	J. C. Weir et R. S. Weir	6 avril 1896..	4,695 00
Deux chalans d'acier à trémies.....	Carrier, Lainé et Cie..	9 juin 1896...	21,336 00
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE.			
Lillooet à Hat Creek, C.-B.—Construction d'une ligne télégraphique.....	Wm. H. Keatley.....	8 juillet 1895.	Prix régulier

J. A. CHASSÉ,
Commis en loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

N° 2.—État des propriétés achetées ou vendues par le ministère des travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fins.	Superficie.	Prix.
1895.						$ c.
18 juillet....	Ephrem Desilets.....	Sa Majeste	Ligne téléphonique, Shawenigan à Grandes Piles.....	Pour fins d'administ.....	.....	108 70
20 do.....	Elie Grenier..	do ..	Droit de passage en rapport avec la ligne téléphonique de Shawenigan.	do	.....	5 00
13 août.....	Geo. Fraser *et ux*	do ..	Lopin de terre à l'Ile Boularderie.	Droit de passage au débarcadère	½ acre, plus ou moins.....	1 00
14 octobre ..	B. A. Scott	do ..	Pontons à l'entrée de la Grande Décharge, Lac Saint-Jean, Qué.....	Pour fins d'administ... .	.....	400 00
7 août.....	C. C. Smith et Cie.....	do ..	Quai, maison de pierre et approches, Magog, Qué., lot n° 221 "A.".....	do	.....	2,500 00
28 novembre	B. V. Stafford et Rudd..	do ..	Un emplacement avec bâtisse, faisant partie des lots n°s 11 et 13 rue Saint-Jean, nord, Arnprior....	Pour la construction d'un édifice public.....	4,150 pds c., plus ou moins. ...	2,000 00
28 do	C. McLachlin *et ux*.....	do ..	Lot de terre avec bâtisse, faisant partie des lots n°s 11 et et 13 rue Saint-Jean, Nord Arnprior	do ...	2,350 pds c., plus ou moins.....	2,000 00
7 do	Jas. Keating *et ux*. . .	do ..	Lot de terre et bâtisses, Pointe Edouard, N.-E.....	Pour fins publiques.....	$\frac{42}{100}$ d'un acre....	175 00
7 décembre .	Chs. McKinnon *et ux* ...	do ..	Lopin de terre situé sur la rive nord, à l'entrée du hâvre de Pictou, N.-E	Améliorations du hâvre..	5½ acres, plus ou moins.....	300 00
1896.						
21 mars.....	Moses Doucet *et ux*.....	do ..	Lots de terre n°s 1, 2, 3, 4, Grand-Etang, N.-E..... ..	do ..	.....	100 00
24 do	David J. Barker *et ux*...	do ..	Emplacement et bâtisse, formant partie du lot n° 265, Picton, Ont.	Construction d'un édifice public.....	8,400 pds c.....	4,000 00
14 avril.....	Alex. J. McDonald *et ux*.	do ..	Lopin de terre à Seaside, rivage de la Baie Saint-George, N.-E..	Construction d'un quai..	$1\frac{1}{40}$ d'un acre, plus ou moins..	1 00

N° 3.—ÉTAT des propriétés louées au et par le ministère des travaux publics durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date du Bail.	Bailleur.	Preneur.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1895.						
8 juillet..	J. W. McRae...	Sa Majesté	Ottawa, Bassi du Canal Rideau, hangar de bois..	Pour hangar. de la houille des. aux édif. publics...	Un an	$300 par année...
24 octobre	Sa Majesté.....	Alfred Desjardins.....	Lopin de terre à Longue Pointe Rouge, Réserve du Gouvernement, Rivière Ottawa.....	Entreprise privée..... .	Sous bon plaisir.	$ 1 do
24 do	do	Edmonton District Telephone Co'y.....	Une ligne téléphonique entre Edmonton et Saint-Albert, une distance d'environ 9 milles	do	do ..	$ 1 do
30 déc...	do	L. C. Archibald..... ...	Anse McNair, N.-E., partie du lopin ouest, sur le rivage de la Baie Saint-George.....	Man. de con. de homards.	30 ans..... .	$ 16 do
1896.						
7 février..	do . ..	Narcisse Blais.....	Rivière Saint-Charles, Quebec, permission de construire un pont temporaire	Entreprise privée.....	Sous bon plaisir.	$ 1 do
24 mars..	R. T. Wilson....	Sa Majesté..... ...	Dundas, Ont., rez-de-chaussée du "Elgin House."	Pour bureaux des postes, douanes et rev. de l'int.	10 ans.....	$ 5 do

J. A. CHASSÉ,
Commis en loi.

DÉPARTEEENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

ANNEXE N° 7.

NOMS DES ADMINISTRATEURS

DU

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC LA DATE DE LEUR NOMINATION, ETC.,

DE

1841 à 1896.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS.

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1896.

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination. De	Date de la nomination. A
Sous l'empire de l'acte 4-5 Vic., chap. 38.			
CORPORATION DU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	29 déc. 1841.	3 oct. 1844.
Daly, l'hon. D.	Membres		
Harrison, S. B.			
Davidson, J., écr.			
Begly, Thomas A	Secrétaire	17 août 1841.	
Keefer, Samuel	Ingénieur en chef	17 do 1841.	
Rubidge, F. B	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc. 1841.	
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.			
Killaly, l'hon. H. H	Président	5 oct. 1844.	8 juin 1846.
Daly, l'hon. D	Membres		
Draper, l'hon. W. H			
Morris, l'hon. W.			
Papineau, l'hon. D. B			
Sous l'empire de l'acte 9e Vic., chap. 37, etc.			
Robinson, l'hon. W. B	Commissaire en chef	4 juillet 1846.	10 mars 1848.
Taché, l'hon. E. P	do	11 mars 1848.	26 nov. 1849.
Chabot, l'hon. J	do	15 déc. 1849.	31 mars 1850.
Merritt, l'hon. W. H	do	20 avril 1850.	11 fév. 1851.
Bourret, l'hon. J	do	15 février 1851.	27 oct. 1851.
Young, l'hon. John	do	28 oct. 1851.	22 sept. 1852.
Chabot, l'hon. J	do	23 sept. 1852.	26 janv. 1855.
Lemieux, l'hon. F	do	27 janv. 1855.	25 nov. 1857.
Alleyn, l'hon. C	do	28 nov. 1857.	1 août 1858.
Holton, l'hon. L. H	do	2 août 1885.	6 do 1858.
Sicotte, l'hon. L. V	do	6 do 1858.	10 janv. 1859.
Rose, l'hon. John	do	15 janv. 1859.	12 juin 1861.
Cauchon, l'hon. Jos	Commissaire	15 juin 1861.	23 mai 1862.
Tessier, l'hon. U. J	do	24 mai 1863.	27 do 1863.
Drummond, l'hon. L. T	do	28 do 1863.	23 juillet 1863.
Laframboise, l'hon. M	do	23 juillet 1863.	29 mars 1864.
Chapais, J. C	do	30 mars 1864.	30 juin 1867.
Casgrain, l'hon. Chas. Eus	Second commissaire	1 août 1846.	
Cameron, l'hon. M	Commissaire-adjoint	11 mars 1848.	
Wetenhall, John	do	2 fév. 1850.	
Bourret, l'hon. Jos	do	20 avril 1850.	
Killaly, l'hon. H. H	do	15 fév. 1851.	
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai 1859.	
Trudeau, Toussaint	do	15 mars 1864.	
Begly, Thomas A	Secrétaire	25 sept. 1847.	
Trudeau, Toussaint	do	13 déc. 1859.	
Braun, Frederick	do	8 mars 1864.	
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct. 1853	2 juillet 1890.
Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, l'hon. Wm	Ministre	1er juillet 1867	— oct. 1869.
Langevin, C. B., l'hon. Hector L	do	8 déc. 1869.	5 nov. 1873.
Mackenzie, l'hon. Alexander	do	7 nov. 1873.	16 oct. 1878.
Tupper, C.B., K.C.M.G., sir Charles	do	17 oct. 1878.	20 mai 1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., sir Hector L	do	20 mai 1879.	8 sept. 1891.

ANNEXE N° 7.—Noms et date de la nomination, etc., des administrateurs du ministère des travaux publics, de 1841 à 1896—*Fin.*

Noms.	Charge ou emploi.	Date de la nomination	
		De	Au
Sous l'autorité de l'acte 31 Vic., chap. 12.			
Smith, l'hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891.	11 janvier 1892
Ouimet, l'hon. Joseph Aldric	Ministre	11 janv. 1892.	30 avril 1896.
Desjardins, l'hon. Alphonse	do	1 mai 1896.	12 juillet 1896.
Tarte, l'hon. J. Israël	do	13 juillet 1896.	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	1 juillet 1868.	1 oct. 1879.
Baillairgé, G. F	do	4 oct. 1879.	1er janv. 1891.
Gobeil, A	do	1er janv. 1891.	
Chapleau, S	Secrétaire	4 oct. 1879.	4 nov. 1880.
Ennis, F. H	do	4 nov. 1880.	11 janv. 1885.
Gobeil, A	do	23 janv. 1885.	18 déc. 1890.
Roy, E. F. E	do	1er janv. 1891.	
McPherson, D. A	Secrétaire-adjoint	18 déc. 1890.	11 avril 1893.
Desroches, Charles Rodolphe	do	8 janv. 1896.	
Perley, H. F	Ingénieur en chef	25 nov. 1880.	21 oct. 1891.
Baillairgé, G. F	Ingénieur en chef-adjoint	5 juillet 1871.	4 do 1879.
Coste, Louis	Ingénieur en chef	26 do 1892.	
Scott, Thos. S	Architecte en chef	7 fév. 1872.	4 nov. 1881.
Fuller, Thomas	do	31 oct. 1881.	

ANNEXE 8.

ÉTAT DU PERSONNEL

EMPLOYÉ SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU CANADA

LE 30 JUIN 1896

AVEC LES

DATES DE NOMINATIONS, APPOINTEMENTS, ETC.

EMPLOYÉS OFFICIELS DES GLISSOIRES ET ESTACADES.

ETAT indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentrs glissoires et estacades, 30 juin 1896.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
Percep. des droits sur les glissoirs et estacades.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846	Percepteur	Ottawa	1er juill. 1889	1,675 00 par année	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er juillet 1870 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 1re classe.
James Slater	30 avril 1847	Sous-percepteur	do	14 nov. 1889	1,000 00 do	Date de la première nomination au bureau des terres de la couronne, Ottawa, le 23 juin 1877. Commis au département du revenu de l'intérieur, du 1er avril 1883 au 30 juin 1889. Transféré à la liste civile, le 5 janvier 1892, avec rang de commis de 3e classe.
James Steen	17 juin 1830	Batelier	do	12 juill. 1889	60 00 par mois	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
John Redmond	2 août 1833	do	do	12 do 1889	60 00 do	Employé durant la navigation, 8 mois par année. Date de la première nomination, 1er mai 1872. Sous-compteur de bois à Ottawa, pour le département du revenu de l'intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
District du Saguenay.						
Arthur Boulanger	11 sept. 1854	Surintendant	Saguenay	19 mai 1881	475 00 par année	*Travaux du Saguenay.*—A part le surintendant, on emploie sur ces travaux 4 hommes pour faire les signaux, à 70 centins par jour chacun, durant la descente des billots par les glissoires, qui dure un ou deux mois. Les glissoires du district du Saguenay abandonnées sous autorités d'un A.C., daté du 5 fév. 1896, n° (168,740). A. Boulanger, surintendant, remercié de ses services le 1er nov. 1896. Voir A. C. du 12 oct. 1896 (n° 175,640).
Joseph Boulanger		Sous-surintendant	do	1er oct. 1889	30 00 par mois	

District du St-Maurice.							
Nap. Dagneau	.....	Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00	par mois	
Cyriac Lymburner	1833	Gardien de glissoires	Emb. du St-Maurice	25 avril 1881	46 67	do	
Jos. Pagé	7 juillet 1845	Sous-gardien de	Cap-aux-Corneilles	10 déc. 1879	60 00	do	
Louis Hamel	.....	Gardien de barrière	Emb. du St-Maurice	1er juin 1892	30 00	do	
Gédéon Brousseau	.....	Sous-gard. de gliss.	Shawenegan	7 avril 1896	54 16	do	
Arth. Pellerin	.....	do	do et Grès	5 août 1885	33 33	do	
N. Lymburner	.....	Gardien d'estacades	Grand'Mère	1er juill. 1895	55 00	do	
Jos. Brousseau	.....	do	Grandes Piles	1er juin 1892	55 00	do	
District du Richelieu.							
Azarie Bienvenue	.....	Maître d'estacades	Station de Belœil	1er janv. 1882	100 00	par année	
District de l'Ottawa.							
G. P. Brophy	24 février 1846	Surintendant	Ottawa	6 juill. 1873	2,500 00	do	*Travaux de la rivière Ottawa*—En outre des employés précités, etc., on emploie aux diverses stations, durant la descente du bois, un contre-maître sur la glissoire à $1.50 et un assistant-contremaître à $.25 par jour; aussi de 25 à 30 hommes, de $1 à $1.40 par jour de travail.
D. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00	do	
J. C. Scott	27 juin 1865	Mesureur	do	1er avril 1889	3 25	par jour	
J. Kent	28 janvier 1864	Commis	do	1er août 1886	3 00	do	
Wm. Cain	22 avril 1860	Messager	do	1er janv. 1892	1 25	do	
J. Middleton	6 août 1834	Sous-gard. de gliss.	Carillon	1er avril 1891	1 40	do	Activement employé pendant 7 mois.
D. Noonan	17 juin 1840	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars 1878	500 00	par année	Activement employé environ 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
J. Soulière	8 nov. 1829	Sous-gard. de gliss.	Chaudière	... 1878	2 50	par jour	do do do
J. McDonell	1er nov. 1818	do	Hull	1er mars 1877	1 25	do	Employé environ 6 mois.
D. McFarlane	25 février 1836	do	Chats	27 mars 1860	480 00	par année	do Surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai 1831	Gardien de glissoires	Arnprior	12 juill. 1882	2 50	par jour	
Joseph McCrea	26 mars 1859	Gardien d'estacades	Springtown	15 mai 1880	300 00	par année	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barrry	27 mars 1858	Sous-gard. de gliss.	Grandes Chutes	10 mars 1888	1 50	par jour	Employé 5 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janvier 1860	do	Portage-du-Fort	7 sept. 1881	456 25	par année	do do do
J. G. Poupore	27 février 1857	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00	do	do do do
James Steen Rowan	27 août 1836	do	Bas de la Petewawa	18 mars 1887	480 00	do	do do do
W. E. Biggs	.....	.....	Haut de la Petewawa	.....	2 00	par jour	
Wm. Thomson	3 mai 1843	Sous-gard. de gliss.	Mountain	10 oct. 1879	1 25	do	do 6 mois do do
G. H. Brabazon	.....	do	Calumet	1er avril 1894	360 00	par année	do 6 à 7 mois do do
E. Davis	.....	do	Coulonge	1er avril 1894	360 00	do	do 4 mois do do
H. R. Downey	16 mai 1846	do	Des Joachims	1er juill. 1889	300 00	do	do do do do
Hugh Grant	25 mars 1829	do	Dumoine	12 avril 1872	300 00	do	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
A. McEwen	20 août 1829	do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00	do	do do do
A. H. Johnson	28 nov. 1839	do	Chenaux	 1865	2 50	par jour	Payé durant la navigation, 7 mois. S'occupe des réparations en hiver.
G. T. Johnson	10 sept. 1841	do	do	... 1872	1 75	do	do do

ANNEXE N° 8.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	A quel endroit.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
District de Newcastle.					$ c.	
R. B. Bogers	17 janv. 1857	Surintendant	Peterboro'	1er juill. 1884.	800 00 par année	Reçoit $800 par année du ministère des chemins de fer et canaux
G. H. Giroux		Commis du surint.	do	1er juill. 1880.	400 00 do	do $400 do do
Clement Armstrong		Gardien de glissoire	Rapides Chisholm	1er avril 1883	200 00 do	
Wm. McArthur		do	Chutes Fénélon	1er juill. 1895.	100 00 do	$250 p. année comme gard. d'écl. do C. et C.
R. T. Hill		do	Buckhorn	1er juill. 1891.	100 00 do	Reçoit $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Hamilton Johnston		do	Chutes Heeley	15 juill. 1893.	200 00 do	
John Dinwoodie		do	Lakefield	20 juin 1893	150 00 do	
Chenal de Burlington.						
Pont tournant.						
Wm. Omand		Gardien	Burlington	19 sept. 1896	600 00 do	
A. McDonald		Aide gardien	do	1er avril 1896	1 25 par jour	Employé 9 mois.
Ch. Rasberry		do	do	19 sept. 1896	1 25 do	do
Jos. Eustice		do	do	19 sept. 1896	1 25 do	do
						do
District d'Yamaska.						
A. Labbé		Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885.	40 00 par mois	
O. Mineau		do	do	1er sept. 1885.	40 00 do	
Rivière du Lièvre.						
Alex. MacCallum		Gardien d'écluse	Rivière du Lièvre	14 mai 1892	40 00 do	
Simon Raymond		Journalier		1er avril 1894	35 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 9.

LISTE

DES

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

LE 30 JUIN 1896

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS, ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1896.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
						$ c.		$ c.
Amherst.....N.-E.	Bureau de poste....	James Morrison...	2 mai 1824	Concierge	2 nov. 1886	33 33	12 mois ...	400 00
Antigonish .... "	Edifice public..... ..	Angus McDonald.....	— mars 1820	do	5 fév. 1891	33 33	12 do ..	400 00
Annapolis .... "	Bur. de poste et donane..	John MaKay	26 ct. 1847	do	1er avril 1891	33 33	12 do ..	400 00
Baddeck .... "	Edifice public.....	Alex. S. McDonald.....	11 déc. 1855	do	23 déc. 1886	16 67	12 do ..	200 00
Dartmouth . . .. "	do	I. C. Henley.....	11 do 1846	do	22 mai 1894	20 83	12 do ..	250 00
Halifax .... "	Edifice fédéral	Richard Power.....	15 août 1834	Mécanicien.....	1er oct. 1871	62 50	12 do ..	750 00
do ..... "	do	John Powell....	21 do 1836	Chauffeur.....	1er do 1871	50 00	9 do ..	450 00
do .... "	do	J. F. Sullivan...	. .....	Concierge.....	1er juillet 1892	33 33	12 do ..	400 00
do .... "	do	W. H. Gray	26 nov. 1848	Gardien.... ...	10 sept. 1891	39 00	12 do ..	468 00
do ..... "	Entrepôt de vérification..	Wm. Power	6 fév. 1834	Concierge.....	26 janv. 1887	41 67	12 do ..	500 00
do .... "	Station d'immigration....	John Oxley	17 avril 1856	Chauffeur.....	2 fév. 1897	.....	.....	....
Lunenburg ... . "	Edifice public..... . .	J. E. Hebb	3 nov. 1833	Concierge.....	7 juin 1895	25 00	12 mois ...	300 00
New-Glasgow..... "	Bureau de poste.....	Daniel McDonald.....	17 déc. 1832	do	1er oct. 1889	25 00	12 do ..	300 00
Sydney-Nord. ... . "	Edifice public.....	Angus McEachran .	24 do 1847	do	20 janv. 1890	33 33	12 do ..	400 00
Pictou .... "	Bur. de poste et douane..	James Arbuckle..... ..	.....	do	20 déc. 1896	25 00	12 do ..	300 00
Sydney-Sud..... .... "	do do ..	N. H. McNeill.....	25 déc. 1845	do	13 do 1890	33 33	12 do ..	400 00
Truro . ..... "	do	....	... .	do	.....	33 33	12 do ..	400 00
Windsor ..... "	do	Aug. F. Parsons	3 mars 1846	do	22 sept. 1892	33 33	12 do ..	400 00
Yarmouth ..... "	Edifice public.....	Robert Spears	15 sept. 1824	do	23 déc. 1886	33 33	12 do ..	400 00
Charlottetown.....I. P.-E.	Edifice fédéral.....	Wm. J. Fraser.....	1er janv. 1836	do et chauff.	3 avril 1894	33 33	12 do ..	400 00
do ..... "	do	Geo. Walker....	28 août 1826	Messager	19 janv. 1875	37 03	12 do ..	444 36
do ..... "	do	Wm. Bryne	15 janv. 1851	do	5 déc. 1892	37 50	12 do ..	450 00
do ..... "	do	Angus McKenzie.....	12 mars 1856	Gardien	1er nov. 1896	33 33	12 do ..	400 00
Montague .... "	Edifice public..... ...	Martin Lambert	12 nov. 1845	Concierge.....	12 janv. 1887	13 33	12 do ..	160 00
Summerside .... .. "	Edifice fédéral..... ..	James Brazil.....	..... .1816	do	5 nov. 1885	33 33	12 do ..	400 00
Bathurst ... . N.-B.	Bureau de poste..... ..	J. A. Mélançon	20 janv. 1825	do	13 avril 1887	33 33	12 do ..	400 00
Chatham . ..... "	do	C. Johnston..... ...	18 mai 1856	do	27 mars 1895	25 00	12 do ..	300 00
Carleton, Saint-Jean.... "	do	James R. Reid	15 août 1823	do	1er oct. 1889	8 33	12 do ..	100 00
Dalhousie..... "	do	Wm. Gould....	1er janv. 1853	do	26 nov. 1890	33 33	12 do ..	400 00
Frédéricton..... "	do	Jas. Perkins.....	4 oct. 1847	do	31 mai 1881	33 33	12 do ..	400 00
Moncton ..... "	do	E. B. Hicks.	11 janv. 1832	do	11 janv. 1886	33 33	12 do ..	400 00

Newcastle	"	do	Patrick Keating	13 mars	1840	do	23 oct.	1886	33 33	12	do		400 00
St-Stephen	"	do	Samuel Topping	2 avril	1839	do	25 mai	1887	33 33	12	do		400 00
Sussex	"	do	Shepherd Dryden			do	15 janv.	1897	33 33	12	do		400 00
Saint-Jean	"	Douane	Noël J. Morrison	25 juill.	1858	Mécanicien et con.	27 avril	1894	60 00	12	do		720 00
do	"	do	Christopher White	20 nov.	1844	Chauffeur	9 nov.	1885	50 00	6	do		300 00
do	"	do	Jas. A. Paul	1er août	1837	Concierge	13 oct.	1891	41 67	12	do		500 00
do	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	55 00	12	do		660 00
do	"	do	Ed. Haney	22 fév.	1849	Préposé à l'ascens.	27 nov.	1882	50 00	12	do		600 00
Woodstock	"	do	Wm. Kennedy	2 mai	1825	Concierge	1er fév.	1890	33 33	12	do		400 00
Aylmer	P.Q	do	Miss M. G. Woods			do	29 avril	1895	5 00	12	do		60 00
Coaticook	"	Edifice public	Israël Baldwin	16 nov.	1839	do	27 juin	1889	33 33	12	do		400 00
Fraserville	"	Bureau de poste	Z. Boucher	15 mai	1824	do	2 juill.	1892	20 83	12	do		250 00
Hull	"	do etc.	J. H. Kerr	13 avril	1847	do	14 fév.	1893	12 50	12	do		150 00
Joliette	"	do	Chas Guilbault	29 sept.	1826	do	15 oct.	1889	33 33	12	do		400 00
Lachine	"	do	F. Caisse	21 fév.	1831	do	22 sept.	1893	8 33	12	do		100 00
Laprairie	"	do	A. Thomas	8 août	1848	do	13 nov.	1894	4 16	12	do		50 00
Montréal	"	Edifice fédéral	Thos. Ryan	18 juin	1836	Mécanicien en chef	4 mars	1882	100 00	12	do		1,200 00
do	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	18 fév.	1848	Chauffeur	4 do	1882	50 00	12	do		600 00
do	"	do	Alex. Daudelin	27 mai	1868	do	1er do	1893	45 00	12	do		540 00
do	"	Bureau de poste	F. Greene	4 oct.	1837	Mécanicien	1er janv.	1885	60 00	12	do		720 00
do	"	do	L. A. Thibault	28 janv.	1861	Electricien	1er juin	1885	60 00	12	do		720 00
do	"	do	G. S. Gingras	13 déc.	1867	do etc.	7 janv.	1895	60 00	12	do		720 00
do	"	do	Jos. Dutrisac	2 fév.	1863	Préposé à l'ascens.	15 déc.	1893	50 00	12	do		600 00
do	"	do	Art. Forget	25 juill.	1867	do	15 do	1893	50 00	12	do		600 00
do	"	do	S. N. Nickle	25 déc.	1871	do	1er mars	1894	50 00	12	do		600 00
do	"	do	C. Vadeboncœur	17 mai	1842	Concierge W. C.	6 fév.	1894	1.25 p.j.	12	do		456 25
do	"	Revenu de l'intérieur	Louis St. Jean	17 sept.	1840	Chauffeur	1er déc.	1892	50 00	12	do		600 00
do	"	Douane	J. H. Marchand	6 do	1849	do	2 do	1882	50 00	12	do		600 00
do	"	do	C. Daudelin	18 juin	1843	do	16 juill.	1892	2.00 p. j.	12	do		730 00
do	"	do entrepôt de vér.	B. Lajeunesse	20 nov.	1861	do	23 nov.	1896	45 00	9	do		405 00
do	"	Salle d'exerc. et d'armes	Wm. McDonald	17 sept.	1832	Mécanicien	21 fév.	1888	45 00	12	do		540 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy			do	1er do	1897	75 00	12	do		900 00
do	"	do	Thos. P. McLaughlin	25 août	1871	Chauffeur	26 août	1892	45 00	8	do		360 00
do	"	Bur. des insp.-mes. de bois	James O'Neil	15 do	1861	do	1er do	1894	45 00	12	do		540 00
do	"	Douane	John R. Mountain	1er nov.	1848	do	10 nov.	1888	45 00	12	do		540 00
do	"	Bureau de poste	A. Blouin			Concierge	1er mai	1896	58 33	12	do		700 00
do	"	do	F. J. Cooper			do	15 do	1895	45 00	8	do		360 00
Sherbrooke	"	do	Thos. Rawson	20 mai	1841	do	12 déc.	1884	33 33	12	do		400 00
Sorel	"	do	P. St. Michel	26 fév.	1829	do	22 sept.	1886	33 33	12	do		400 00
Saint-Henri	"	do	A. C. A. Bissonnette			do	4 mars	1895					
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	F. X. Tétrault	8 nov.	1846	Chauffeur	5 août	1893	33 33	12	mois		400 00
Sant-Jean	"	Bureau de poste	Mrs. J. Forrant	27 oct.	1814	Concierge	30 mai	1888	16 66	12	do		200 00
do	"	do	Wm. Comper	20 mai	1826	Gardien	28 déc.	1881	12 50	12	do		150 00
Saint-Jérôme	"	Edifice public				Concierge			33 33	12	do		400 00
Trois-Rivières	"	Douane	Ph. Gravel	3 juin	1828	do	1er fév.	1891	25 00	12	do		300 00
do	"	Bureau de poste	Jos. Carbonneau	24 do	1828	do	27 juill.	1883	33 33	12	do		400 00
Amherstburg	Ont.	do	John Lovegrove	19 déc.	1836	do	5 nov.	1885	33 33	12	do		400 00
Almonte	"	do	Wm. Moulton	23 mars	1839	do	29 janv.	1891	33 33	12	do		400 00
Brockville	"	do	W. H. Moore			do	8 do	1896	33 33	12	do		400 00
Brantford	"	do	John Squire	24 avril	1842	do	27 oct.	1886	50 00	12	do		600 00

ÉTAT indiquant les noms des mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, etc.—*Suite.*

Localités.		Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Position.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire total payé pendant l'année.
							$ c.		$ c.
Barrie	Ont.	Bureau de poste	R. D. Hill	1er nov. 1857	Concierge	26 juin 1896	33 33	12 mois	400 00
Belleville	"	do	J. P. Reeves	27 do 1820	do	17 oct. 1883	50 00	12 do	600 00
Berlin	"	do	A. E. Lyons	14 août 1850	do	1er oct. 1895	33 33	12 do	400 00
Brampton	"	do	James McBride	5 oct. 1840	do	29 janv. 1881	33 33	12 do	400 00
Carleton Place	"	do	Jas. F. Halpenny	17 avril 1858	do	31 mai 1892	25 00	12 do	300 00
Chatham	"	do	Henry Dunn	25 mai 1841	Mécanicien	23 sept. 1884	16 66	12 do	200 00
do	"	do	W. W. Mitchell	25 do 1848	Concierge	7 janv. 1885	20 83	12 do	250 00
Cornwall	"	do	Thos. Murphy	1er do 1843	do	7 mars 1885	33 33	12 do	400 00
Cayuga	"	do	G. A. Gibson	29 do 1861	do	3 sept. 1891	4 16	12 do	50 00
Cobourg	"	do	H. J. Payne	31 janv. 1854	do	24 avril 1890	33 33	12 do	400 00
Galt	"	do	Wm. Kilgour	3 mars 1857	do	23 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
Guelph	"	do	Robert Higham	20 mai 1834	do	29 oct. 1889	33 33	12 do	400 00
Gananoque	"	do	Thos. P. Richardson	25 fév. 1834	do	1er mai 1889	.....	.....	.....
Goderich	"	do etc	Lewis Elliot	8 avril 1832	do	2 juill. 1890	33 33	12 mois	400 00
Hamilton	"	Edifice fédéral	Alfred Barnard	27 déc. 1847	do et méca.	10 déc. 1894	50 00	12 do	600 00
do	"	do	John Wigglesworth	7 août 1863	Chauffeur	1er oct. 1896	40 00	6 do	240 00
do	"	do	Thos. Nicholson	17 déc. 1857	Mécanicien	2 mars 1887	50 00	12 do	600 00
do	"	Salle d'exercices	Wm. J. Harris	20 mai 1841	Chauffeur	12 déc. 1889	45 00	8 do	360 00
Kingston	"	Collège militaire	William Johnston	12 sept. 1842	Mécanicien	31 mai 1881	65 00	12 do	780 00
do	"	do	M. Madden	22 déc. 1838	Chauffeur	12 oct. 1878	55 00	12 do	660 00
London	"	Douane	M. Mulkern	4 sept. 1837	Mécanicien	18 sept. 1888	50 00	12 do	600 00
do	"	Bureau de poste	Wm. Greer	12 oct. 1839	Concierge	16 mars 1884	33 33	12 do	400 00
do	"	do	John Price	6 do 1836	Mécanicien	14 janv. 1884	50 00	12 do	600 00
Lindsay	"	do et douane	Wm. Galbraith	8 janv. 1844	Concierge	16 nov. 1893	33 33	12 do	400 00
Napanee	"	do do	John Hearns	28 mars 1853	do	22 juin 1889	33 33	12 do	400 00
Niagara, Châtes	"	do	Wm. J. Sheppard	4 janv. 1854	do	15 janv. 1897	33 33	12 do	400 00
Orangeville	"	do	John Wilkins	29 mai 1830	do	15 sept. 1886	33 33	12 do	400 00
Orillia	"	do	S. Baskerville	1er août 1839	do	24 nov. 1893	29 16	12 do	350 00
Peterborough	"	do	John Irwin	17 mai 1842	do	8 juin 1887	41 66	12 do	500 00
Petrolea	"	do	Chs. McRitchie	29 mars 1853	do	1er juill. 1894	33 33	12 do	400 00
Port-Colborne	"	do	Wm. Armstrong	9 sept. 1846	do	11 juin 1888	20 00	12 do	240 00
Port-Hope	"	do	Levi Reynolds	15 fév. 1839	do	17 nov. 1885	33 33	12 do	400 00
Port-Arthur	"	Edifice public	John Whitehead	15 avril 1839	do	11 sept. 1893	25 00	12 do	300 00
Pembroke	"	do	Samuel Hamilton	4 juin 1834	do	29 oct. 1890	33 33	12 do	400 00

Prescott	"	Bureau de poste	Rufus C. Henderson	6 avril	1822	do	23 déc.	1890	33 33	12	do	..	400 00
Sratford	"	Bureau de poste, etc.	J. H. Roberts	1er mai	1847	Mécanicien	7 février	1884	50 00	12	do	..	600 00
Sainte-Catherine	"	do	Wm. Bryson	4 février	1843	Concierge	9 août	1883	33 33	12	do	..	400 00
Saint-Thomas	"	do	Jas. Russell	15 sept.	1832	do	4 sept.	1885	33 33	12	do	..	400 00
Strathroy	"	Edifice public	Wm. J. Johnston	12 mai	1840	do	25 oct.	1890	33 33	12	do	..	400 00
Smith's Falls	"	do	R. W. Lewis	19 août	1863	do	8 janv.	1896	25 00	12	do	..	300 00
Toronto	"	Edifices fédéraux	Wm. Bell	9 sept.	1836	Chauffeur, mécan.	30 sept.	1893	100 00	12	do	..	1,200 00
do	"	Edifice du revenu de l'int.	C. H. Baillie	22 sept.	1852	Chauffeur	13 janv.	1891	50 00	12	do	..	600 00
do	"	Douane	Fred. Faragher	16 oct.	1875	do	1er nov.	1889	50 00	12	do	..	600 00
do	"	Entrepôt de vérification	Jas. Cosgrove	10 février	1844	Mécanicien	28 déc.	1874	65 00	12	do	..	780 00
do	"	do	Ed. Appleton	26 sept.	1864	Chauffeur	23 sept.	1886	55 00	12	do	..	660 00
do	"	do	Alex. Dey	27 sept.	1863	Prép. à l'ascenseur	1er déc.	1887	50 00	12	do	..	600 00
do	"	do	Wm. Chenery	19 déc.	1851	do	1er déc	1887	50 00	12	do	..	600 00
do	"	do	W. J. Slean	5 juillet	1855	do	2 mars	1888	50 00	12	do	..	600 00
do	"	do	Jas. Richardson	23 février	1831	Gardien	3 sept.	1888	46 50	12	do	..	558 00
do	"	Bureau de poste	John Coulter	28 juilet	1846	Mécanicien	14 oct.	1896	45 00	8	do	..	360 00
do	"	do	John Graham			Chauffeur	16 oct.	1896	45 00	6	do	..	270 00
do	"	do	Geo. Letray			do	1er nov.	1896	45 00	6	do	..	300 00
do	"	Salle d'exercices	Richard Eyre	11 oct.	1849	do			45 00	12	do	..	540 00
do	"	do	Wm. Townley	25 février	1856	do	31 déc.	1895	45 00	12	do	..	540 00
Trenton	"	Edifice public	David Allan	13 mai	1844	Concierge	31 août	1889	33 33	12	do	..	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	F. Parker	6 août	1833	Mécanicien	3 oct.	1888	50 00	12	do	..	600 00
do	"	do	W. Curtis	6 mars	1844	Concierge	9 nov.	1880	33 33	12	do	..	400 00
Walkerton	"	Edifice public	Andrew McLean	24 nov.	1825	do	20 juillet	1891	33 33	12	do	..	400 00
Brandon	Man.	do	John Fawcett	11 mai	1857	do	18 août	1890	40 00	12	do	..	480 00
Winnipeg	"	Bureau de poste	J. R. Alexander	19 août	1852	Mécanicien	1 juin	1888	70 00	12	do	..	840 00
do	"	do	Patrick Dillon	17 mars	1849	Chauffeur	1er janv.	1889	45 00	6	do	..	270 00
do	"	do	Jos. Coutu	10 mai	1843	Préposé à l'ascens.	16 mars	1878	45 00	12	do	..	540 00
do	"	do	Jos. Gagnier	11 avril	1853	Gardien	7 juin	1892	45 00	12	do	..	540 00
Calgary	T.N.O.	Edifice public	G. L. Fraser	20 oct.	1851	do	1er août	1894	40 00	12	do	..	480 00
do	"	Palais de justice	E. N. Brown	8 mars	1845	do	24 janv.	1891	45 00	12	do	..	540 00
Edmonton	"	Bur. des terres et d'enreg.	R. Wylie	7 juillet	1859	do	21 juin	1894	33 33	12	do	..	400 00
Lethbridge	"	Palais de justice et douane	Robert Sage	15 oct.	1849	do	26 août	1894	35 00	12	do	..	420 00
Moosomin	"	Palais de justice	A. G. Hamilton	14 mai	1848	Concierge	31 janv.	1891	45 00	12	do	..	540 00
Prince-Albert	"	do et prison	George D. Northgraves	20 mai	1838	do	14 juin	1888	33 33	12	do	..	400 00
do	"	Bur. des terres et d'enreg.	Geo. Cassie	13 jan.	1833	do	25 août	1893	33 33	12	do	..	400 00
Mâchoire-d'Orignal	"	Palais de justice et douane	W. J. White	21 juillet	1865	do	13 déc.	1895	33 33	12	do	..	400 00
McLeod	"	do	John Ryan	24 juin	1827	do	1er nov.	1893	14 58	12	do	..	175 00
Régina	"	do	P. McAra	24 mars	1840	do	1er août	1889	45 00	12	do	..	540 00
do	"	do	L. Rankin	8 août	1855	Chauffeur	20 oct.	1896	40 00	12	do	..	480 00
Wolseley	"	do	Chas. Taylor	11 juin	1844	Concierge	2 oct.	1895	45 00	12	do	..	540 00
Nanaïmo	C.B.	Bureau de poste	Ralph Johnson	4 nov.	1822	do	11 janv.	1892	50 00	12	do	..	600 00
New-Westminster	"	do	John McMurphy	12 août	1812	do	1er oct.	1884	50 00	12	do	..	600 00
Victoria	"	Edifice public	W. H. Bailey	6 mai	1865	do	1er juillet	1894	50 00	12	do	..	600 00
Vancouver	"	do	Atwell King	6 avril	1843	do	25 août	1893	33 33	12	do	..	400 00

R. STECKEL.

ANNEXE N° 10.

TABLEAU

INDIQUANT

LES NOMS, LES DATES DE LA NOMINATION, LES SALAIRES, ETC.,

DES

EMPLOYÉS

AUX DIVERS

BASSINS DE RADOUB

AU 30 JUIN 1896.

EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ÉTAT indiquant les noms, les dates de la nomination, les salaires, etc, des employés aux divers bassins de radoub, 30 juin 1896.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination	Salaire.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Col.-Britannique.						
John Devereux		Surintendant	Esquimalt	17 sept. 1887	$166 66 par mois	
A. C. Muir		Ingénieur	do	1er avril 1887	100 00 do	
J. W. Muir		Sous-ingénieur	do	11 janv. 1892	80 00 do	
A. D. Greeves		Charpentier	do	1er déc. 1887	80 00 do	
F. M. Jones		Chauffeur	do		60 00 do	
E. Williams		do	do		60 00 do	
John Stack		Gardien	do		50 00 do	
Bassin de radoub de Lévis.						
Ulric Valiquette	30 juin 1856	Surintendant	Lévis	13 avril 1891	1,800 00 par année	Allocation annuelle de $200 pour le loyer de maison. Première nomination, 9 mai 1873.
Wm. Macdougall		Ingén.-mécanicien.	do	1er juin 1888	75 00 par mois	
Napoléon Lemelin		Sous-ing.-mécanic.	do	1er do 1888	45 00 do	
Narcisse Lemelin		Chauffeur	do	1er do 1888	32 00 do	
Théodore Chabot		Concierge et gardien	do	9 avril 1891	45 00 do	
Bassin de radoub de Kingston.						
James Wilson		Surintendant	Kingston	2 juillet 1892	1,400 00 par année	
Robert McLeod		1er mécanicien	do	1er do 1892	75 00 par mois	
Wm. Geaghean		Chaffeur	do	1er do 1892	45 00 do	
C. Staley		Gardien	do	1er do 1892	45 00 do	

R. STECKEL.

ANNEXE N° 11.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES

DE LA CLÔTURE ET DE L'OUVERTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER, DU FLEUVE ET DU GOLFE SAINT-LAURENT ET DES GRANDS LACS.

OTTAWA, 31 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, pour insertion dans le rapport annuel de ce ministère, un état indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux différents ports du Canada, en 1895-96.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

M. McRAE.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire,
Ministère des travaux publics.

OUVERTURE ET CLÔTURE DE LA NAVIGATION.

DATES de la clôture de l'ouverture de la navigation aux ports ci-après mentionnés, au Canada, en 1895 et 1896.

Ports.	Province.	Localité.	Date de la clôture en 1895-96.	Date de l'ouverture en 1896.	Observations.
Arichat, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Ile Madame	10 fév. 1896	10 mars	
Bathurst	N.-Brunswick.	Baie des Chaleurs	25 nov. 1895	28 avril	
Belleville	Ontario	Lac Ontario	1er déc. 1895	20 do	
Campbellton	N.-Brunswick	Baie des Chaleurs	23 nov. 1895	1er mai	
Charlottetown	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	7 janv. 1896	12 avril	
Collingwood	Ontario	Baie Georgienne, Lac Huron.	5 déc. 1895	20 do	
Gaspé	Quebec	Golfe Saint-Laurent	6 janv. 1896	9 mai	
Georgetown	Ile du P.-E.	do	25 janv. 1896	2 avril	Le steamer *Stanley* fit ses voyages de Pictou assez régulièrement pendant l'hiver.
Goderich	Ontario	Lac Huron	23 nov. 1895	13 do	
Halifax	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique			Ce port n'est jamais fermé.
Kincardine	Ontario	Lac Huron	26 nov. 1895	9	
Kingston	do	Lac Ontario	2 janv. 1896	14 do	
Louisburg, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique			Ouv. tout l'hiv. Les vaiss. ont chargé du charbon pend. tous l. m. d'hiv.
Montreal	Québec	Fleuve Saint-Laurent	25 nov. 1895	28 avril	La glace s'est formée dans le hâvre le 6 décembre 1895.
Rustico-Nord	Ile du P.-E.	Golfe Saint-Laurent	31 déc. 1895	15 do	N'a pas eu de glace en dérive peudant l'hiver et le printemps.
Sydney-Nord, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique			La navigation n'a presque pas été embarrassée cet hiver par la glace. Des vaisseaux sont entrés et sortis tous les mois de l'hiver. Un gros steamer allant en Europe s'y est arrêté le 23 mars prendre du charbon. Pouvons dire que nous n'avons pas eu de glace en dérive ce printemps.
Owen-Sound	Ontario	Baie Georgienne, Lac Huron.	28 déc 1895	20 avril	Dates de la dernière arrivée en 1895 et du premier départ en 1896.
Percé	Québec	Golfe Saint-Laurent	1er janv. 1896	15 do	
Pictou	Nouvelle-Ecosse.	do	6 janv. 1896	6 do	Premier vaisseau partit le 6 avril 1896.
Port-Arthur	Ontario	Lac Supérieur	20 déc. 1895	27 do	Le dernier steamer partit pour Duluth, Minn., le 5 décembre 1895.
Port-Dover	do	do Erié	12 do 1895	3 do	Les bateaux-passeurs ont fait le service jusqu'au 19 février.
Port-Hope	do	do Ontario	18 do 1895	15 do	
Port-Stanley	do	do Erié	10 do 1895	29 mars	Le lac et le hâvre ont été libres de glace à diverses époques de l'hiver Il ne s'est pas formé de glace très épaisse sur le lac ici.
Québec	Québec	Fleuve Saint-Laurent	2 do 1895	1er avril 27 do	Le dernier steamer de fret a laissé le port le 28 nov. Le prem. navire océanique est arr. le 27 avril. Le prem. nav. arr. de la Malbaie le 1er avril.
Sainte-Anne	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	1er fév. 1896		L'hiver a été doux. La glace ne s'est p. form. aussi de bonne hr. que d'hab.
Saint-Jean	N.-Brunswick	Baie de Fundy			La glace ne cause jamais d'obstruction à la navigation dans ce port.
Saint-Jean	Québec	Rivière Richelieu	2 déc. 1895	8 avril	Le canal fut ouvert le 4 mai. La rivière entre St-Jean et le lac Champlain fut libre de glace le 8 avril.

Saint-Pierre, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Ocean Atlantique	13 fév.	1896	30	mars.	St. Peter's Inlet, le bout du canal près Lac Bras-d'Or a été fermé pendant environ 2½ mois.
Sarnia	Ontario	Lac Huron	12 déc.	1895	3	avril	Sur la rivière Saint-Clair.
Saut-Sainte-Marie	do	Lac Supérieur	11 do	1895	18	do	
Shédiac	N.-Brunswick	Golfe Saint-Laurent	10 do	1895	25	do	Le hâvre a été libre de glace deux semaines avant la première arrivée. Les vents de l'est tinrent l'entrée bloquée par la glace.
Sorel	Québec	Rivière Richelieu	30 nov.	1895	20	do	
Sydney, C.-B.	Nouvelle-Ecosse.	Océan Atlantique	22 janv.	1896	28	mars	Des vaisseaux chargèrent de charbon le 20 janvier.
Tadoussac	Québec	Rivière Saint-Laurent.	23 nov.	1895	5	avril	Dates du dernier départ pour la mer et de la première arrivée : 15 nov. et 15 mai. Le *Gabriel Boulliamies* trav. à la Riv-du-Loup le 5 avril.
Trois-Rivières	do	do	23 nov.	1895	28	do	
Toronto	Ontario	Lac Ontario	9 déc.	1895	28	mars	
Wiarton	do	Baie Georgienne, Lac Huron.	25 do	1895	16	avril	
Windsor	do	Rivière Détroit	5 do	1895	23	mars	Les traversiers de la cité et du chemin de fer ont fait le service tous les jours pendant l'hiver dernier.
Winnipeg	Manitoba	Lac Winnipeg	25 nov.	1895	26	avril	

ANNEXE N° 12.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 13 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, sous ce pli, un relevé des lignes télégraphiques et câbles de l'Etat indiquant leur longueur, la date de leur construction, le nombre de bureaux établis et la moyenne des affaires de chaque bureau ; aussi le rapport qui suit sur le service télégraphique pour les douze mois terminés le 30 juin 1896 avec liste des bureaux, du personnel, etc., dans les divers districts. Pour faciliter le travail de référence une annexe supplémentaire est incluse, indiquant le tarif des dépêches sur les différentes lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT, 1896.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes de terre	Câbles.	Total.*	Nombre de bureaux	Moyenne annuelle des messages envoyés.
			Milles.	Nœuds.			
Terreneuve	Port-au-Basque—Cap-Ray	1883	14	.....	14	2	.....
Nouv.-Ecosse	Sydney-Nord — Meat-Cove (avec lignes de cointure)	1880-95	156¼	.....	157¼	13	5,700
do	A travers le chenal Bras d'Or	1880	.....	½			
do	do havre de Ste-Anne	1887	.....	¼			
do	do do d'Ingonish	1887	.....	¼			
do	Meat Cove—Ile Saint-Paul	1890	.....	20	23	2	50
do	Sur l'île Saint-Paul	1890	3	.....			
do	Mabou—Chéticamp	1887	63	.....	63	7	2,000
do	Barrington—Cap-Sable	1883	16	.....	17¾	3	450
do	A travers le chenal Bear-Point	1883	.....	1½			
do	do do du phare	1883	.....	¼			
N.-Brunswick	Chatham—Escuminac	1885	42	.....	42	5	750
do	*Réseau de Baie de Fundy:*						
do	Eastport—Campobello	1880	.....	1¾	44¼	8	600
do	Sur la terre ferme d'Eastport	1880	½	.....			
do	Sur l'île Campobello	1880	7½	.....			
do	Campobello—Grand-Manan	1880	.....	7¼			
do	Sur l'île Grand-Manan	1880	25¼	.....			
do	Grand Manan — Ile Cheney	1890	.....	½			
do	Sur l'île Cheney	1890	¾	.....			
do	Ile Cheney — Ile Whitehead	1890	.....	¾			
Québec	Baie Saint-Paul—Chicoutimi	1881	92	.....	92	6	18,400
do	Malbaie—Pointe-aux-Esquimaux	1881-87	456¾	.....	496	35	
do	A travers la rivière Saguenay	1883	.....	1¼			
do	Bersimis à Manicouagan	1883	.....	12			
do	Manicouagan à Godbout	1883	.....	26			
do	*Réseau de la quarantaine:*						
do	Quebec—L'Ange Gardien	1885	13	.....	52¾	7	3,400
do	L'Ange Gardien — Ile d'Orleans	1885	.....	¾			
do	Sur l'île d'Orleans	1885	29¼	.....			
do	Ile d'Orleans—Ile Réaux	1889	.....	2			
do	Sur l'île Réaux	1889	2½	.....			
do	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	.....	2			
do	Sur la Grosse-Ile (en totalité)	1885-94	3¼	.....			
do	*Réseau d'Anticosti:*						
do	Gaspé—L'Anse-à-Fougère	1881	28	.....	316½	10	500
do	L'Anse-à-Fougère—Anticosti	1881	.....	44¼			
do	Sur l'île Anticosti	1881-90	223¼	.....			
do	Anticosti—L.-Pointe, Mingan	1890	.....	21			
do	Meat Cove (C.B.)—Iles de la Madeleine	1880	.....	55	138½	9	500
do	Sur les îles de la Madeleine	1881	83	½			
Ontario	*Réseau de l'île Pelée:*						
do	Leamington—Pointe Pelée	1889	12	.....	32¾	7	500
do	Pointe Pelée—Ile Pelée	1889	.....	8¾			
do	Sur l'île Pelée	1889	12	.....			
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton et Saint-Albert	1883-87	607½	.....	607½	15	4,200
do	Mâch. d'Orignal—Mont.-de-Bois	1885	90½	.....	90½	2	250
C.-Britannique	Ashcroft—Barkerville	1878-87	276½	.....	276½	8	2,000
do	Victoria—Cap-Beale	1891	118	.....	118	7	250
do	Nanaïmo—Comox et Alberni	1893-95	110½	.....	110½	8	2,500
do	Ashcroft—Lillooet	1896	62	.....	62	1	500
	Total	.....	2,548¼	206½	2,754¾	155	42,550

* Afin de totaliser plus facilement, les nœuds de câble sont considérés comme milles statutaires.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT POUR 1895-96.

TERRENEUVE.

La ligne entre Port-au-Basque et le Cap Ray a été tenue en bon état pendant l'année conformément à l'arrangement par lequel la ligne a toujours été exploitée par la Compagnie de télégrapne Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

Toutes nos lignes dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brvnswick, à l'exception du raccordement Barrington Cap Sable, ont été tenues en bon état de fonctionnement depuis la date de mon dernier rapport. Le raccordement Barrington Cap Sable dont la communication était interrompue, tel que mentionné dans ce rapport a été remis en ordre dans le mois de septembre 1895 et le câble du Passage Barrington a été en partie renouvelé. Quatre mois plus tard (en janvier) l'autre section du câble de ce réseau, entre l'île et le phare, cessa de fonctionner, mais elle fut réparée dans le mois de mars quand la glace partit, et l'exploitation de la ligne continua sans interruption jusqu'au 19 juin alors que le câble du Passage Barrington se brisa de nouveau. Il fut aussi mis en ordre par les réparations de l'endroit le 4 juillet. Les sections de la ligne de terre du réseau sont en bonne condition.

Dans le cours de travaux de réparation générale sur la ligne de Mabou-Chéticamp, à la suite de dommages sérieux causés par une tempête dans le mois de mars dernier, il fut constaté que la plupart des poteaux entre Margaree et Chéticamp avaient besoin d'être renouvelés, et à cette fin un montant est inclus dans les estimations budgétaires de cette année. On s'est procuré un certain nombre de poteaux neufs pour maintenir la ligne en opération dans l'intervalle.

Une longueur d'à peu près 4 milles de la ligne d'Escuminac, en arrivant à la pointe, fut renversée durant une violente tempête dans la première semaine du mois de mars, et la communication avec le phare fut interrompue en conséquence. Aussitôt que la neige et la glace eurent disparu, au mois de mai, la ligne fut reconstruite et la communication fut rétablie en temps pour répondre aux besoins du service local et du service de la marine.

Le réseau de la Baie de Fundy, depuis l'exécution des réparations au câble Grand-Manan-Campobello (le 22 octobre 1895), tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière, a été maintenu en bon état et n'a pas subi d'interruption.

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble de l'île Saint-Paul qui avait cessé de fonctionner et qui avait été mis en état d'opération en novembre dernier sans toutefois avoir été entièrement réparé à cause de la saison avancée, a continué jusqu'ici, tel qu'anticipé, de faire le service d'une manière satisfaisante.

Le câble entre l'île d'Anticosti et la Longue-Pointe sur la rive nord cessa de fonctionner le 20 décembre 1895. Au printemps, après le départ des glaces, les bouts du câble furent examinés par les réparateurs de l'endroit qui concluèrent que la brèche était au large. On a demandé les services du steamer *Newfield* et les réparations seront faites aussitôt qu'il sera praticable. Dans l'intervalle, la communication avec Anticosti se fait par le câble de Gaspé à la Pointe Sud-Ouest. Les lignes sur l'île ont été tenues en bon état.

La ligne entre le Sault au Cochon et Bersimis a subi des dommages considérables durant une tempête de grande violence qui a sévi le long du Saint-Laurent à la fin de décembre et le 30 il fut constaté que le câble entre Bersimis et la Pointe-aux-Outardes était brisé. A cause de cette avarie et de l'interruption du câble d'Anticosti-Longue-Pointe qui survint dans le même temps, toute la ligne de la rive nord en aval de Bersimis est restée sans communication durant la plus grande partie du mois de janvier. Mais

un service de messagers fut établi dans l'intervalle, entre Bersimis et Manicouagan, pour l'échange des dépêches. Le 29 janvier l'on parvint à saisir le câble. Il était considérablement endommagé sur la rive à la Pointe-aux-Outardes. L'agent local effectua des réparations temporaires et plus tard (en avril) le réparateur régulier y fit des réparations nécessaires pour le mettre en parfait état. La section Manicouagan-Godbout fut examinée en même temps par le réparateur et fut trouvée très usée sur une distance d'à peu près ¾ mille près de Godbout. Pour renouveler cette partie, on se servit d'un câble d'un type semblable que l'on avait en réserve à Halifax (Ozokerited I. R.) On le fit transporter à Rimouski et de là il fut porté à Godbout à bord d'une goélette et mis en position par notre agent local, M. N. A. Comeau. La ligne de terre sur la rive nord a récemment été visitée et des réparations générales y ont été faites, quelques poteaux neufs ont été placés où le besoin s'en faisait sentir et la ligne est maintenant dans un parfait état de Bersimis à la Pointe-aux-Esquimaux:

Le câble de Saint-François Ile Réaux a subi une autre interruption à partir du 4 février jusqu'au 17 mai 1896. Il n'avait pas été possible d'en faire l'examen avant cette dernière date à cause de la glace en dérive et du mauvais temps. L'on constata que le câble avait été arraché de son lit de ciment et sérieusement broyé par les glaces. De plus une partie du rivage y compris le lit du câble, avait été repoussée en haut de la marque d'eau basse et plus haut aussi que le câble neuf de type spécial qui fut posé l'année dernière. La partie endommagée du câble fut remplacée par un câble en bon état et ainsi réparée, la section fut assujettie dans son ancienne position qui est une des meilleures que l'on puisse trouver à cet endroit.

Le réseau téléphonique de la station de quarantaine qui fut construit en 1894 continue en opération et donne entière satisfaction.

ONTARIO.

Pendant une forte tempête, le 26 novembre 1895, le câble de la ligne de l'île Pelée fut endommagé par l'ancre d'un navire et cessa de fonctionner. On essaya immédiatement de le réparer, mais la prise de la glace embarrassa les opérations et on dut abandonner le travail le 6 décembre. Le 3 mai suivant la communication fut rétablie, mais au cours des travaux de réparation qui furent exécutés, on s'aperçut que le câble avait été sérieusement avarié, en maints endroits, par les ancres des navires et par les glaces. Le câble a besoin d'être entièrement réparé et toutes ses parties défectueuses doivent être enlevées le plus tôt possible. Attendu qu'un montant a été placé dans les estimations budgétaires pour l'achat d'une nouvelle longueur de câble qui devra servir dans la transposition du présent câble à un endroit à l'est de la Pointe Pelée et du "milieu", il sera probablement expédient de faire toutes ces améliorations dans le même temps.

Le renouvellement des poteaux de la section de l'île a été terminé de bonne heure au printemps et la ligne de terre est maintenant en très bon état. En vue du fait que le fonctionnement du circuit, embrassant en tout 8 téléphones, n'a jamais donné la satisfaction désirée, il a été décidé de changer les appareils maintenant en usage pour des instruments améliorés, du même genre que ceux du réseau de la station de quarantaine de la Grosse Ile. Ces améliorations seront effectuées aussitôt que les votes pour le prochain exercice seront disponibles.

NORD-OUEST.

Les lignes dans le nord-ouest ont été pourvues de poteaux neufs, tel que mentionné dans mon rapport de l'année dernière, et elles ont été tenues en opération pendant l'année d'une manière satisfaisante.

Le 9 septembre 1895, un bureau a été ouvert à Bressaylor qui est situé à 27 milles au nord-ouest de Battleford, et M. H. McCleneghan en a été nommé l'agent télégraphiste.

La ligne téléphonique d'Edmonton, Saint-Albert (9 milles) qui fut construite en 1885 et qui récemment embrassait 4 bureaux, a été louée à la Compagnie de téléphone du district d'Edmonton, à partir du 24 octobre 1895, au prix de $1.00 par année. Ce bail peut-être résilié en tout temps sur avis de six mois.

Sur la demande des résidants de Morinville pour l'établissement d'un service téléphonique avec Saint-Albert, le ministère leur accorda de l'aide pour la construction de la ligne sous forme de matériel qu'il avait en mains et pour lequel on ne voyait pas d'utilité probable ailleurs. Ce matériel qui consistait en 11 milles de fil de fer, 380 insulateurs et 2 appareils de téléphone complets fut livré par notre agent à Edmonton, à un représentant des résidants de Morinville, en juillet 1895. Les poteaux et la main-d'œuvre devaient être pourvus par les intéréssés.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les travaux de réparation, etc., aux poteaux de la ligne de Barkerville commencés l'année dernière ont été terminés dans le mois d'août et ont été très bien faits. La ligne a été mise en parfait état de fonctionnement.

La nouvelle ligne à Lillooet mentionnée dans le rapport de l'année dernière a été complétée au mois de décembre. Un bureau a été ouvert à Lillooet le 5 janvier 1896, et M. S. A. McFarlane en a été mis en charge comme agent-télégraphiste. Cette ligne est exploitée comme embranchement d'Ashcroft et en raccordement avec la ligne de Barkerville

La ligne de Comox, comme par le passé, a été tenue en opération d'une manière satisfaisante. Pour faciliter le trafic davantage, l'agence de Nanaïmo a été établie dans le bureau du télégraphe de la Compagnie du Pacifique Canadien à cet endroit et un télégraphiste a été nommé. La ligne téléphonique entre Union et Courtney continue en opération.

Dans le cours du mois de janvier, durant une forte tempête, la ligne du Cap Beale fut renversée et cessa de fonctionner. Cette interruption eut lieu dans un temps où l'on avait grand besoin d'utiliser la ligne et la question de trouver une route offrant de meilleurs avantages se présenta. Elle fut examinée et comme résultat un montant a été placé dans les estimations budgétaires pour la construction d'une extension d'Alberni au Cap Beale. L'on est actuellement à examiner le pays afin de régler la question de l'établissement d'un service télégraphique dans la localité, l'année durant.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL.

Par mesure de précaution et dans le but de prévenir une répétition des plaintes reçues des divers districts, l'avis suivant a été envoyé à tous les surintendants de district, pour distribution le long des lignes :—

AVIS.—Avis est donné par les présentes que toute personne qui, en contravention de la loi, détruira ou enlèvera les poteaux de télégraphe, fil de fer, isoloirs, clous, etc., ou les bateaux, huttes d'abri ou leur contenu, appartenant aux télégraphes de l'Etat, sera poursuivie en vertu du chap. 168, sec. 40 des Statuts revisés du Canada qui déclare toutes ces personnes coupables de délit et passibles d'emprisonnement.

Le gouvernement offre une récompense de $100 pour l'arrestation et la conviction de toute personne qui se sera rendue coupable du délit précité.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT,
Ministère des travaux publics,
OTTAWA, ONT., 1er janvier 1896.

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été précédemment question.

Service télégraphique.	Dépenses.	Recettes.	Remarques.
	$ c.	$ c.	
Golfe Saint-Laurent et province maritimes :—			Les messages du service des signaux, les messages et les rapports du service météorologique et les bulletins des pêcheries sont transmis gratuitement.
Antiscosti, lignes de l'île d'	2,305 45	268 34	
Baie de Fundy, lignes de la	3,854 82	430 51	
Cap-Ray do du	250 00	....	
Cap-Sable do du	812 60	5 81	
Chéticamp do de	841 10	343 36	
Escuminac do d'	705 01	171 77	
Agence de la Pointe Basse	50 00	.....	
Iles de la Madeleine, lignes des	4,095 56	468 47	
Meat Cove, lignes de (y compris l'île Saint-Paul)	2,292 15	677 24	
Côte Nord du Saint-Laurent (à l'est de Bersimis)	5,496 95	808 49	
do do (à l'ouest de Bersimis)	3,385 98	950 54	
Quarantaine, ligne de la	1,430 07	284 62	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au crétit des lignes du golfe	3,979 95	....	
	29,499 64	4,409 15	
Ontario : Ligne de l'île Pelée	1,360 90	121 80	
Lignes télégraphiques du Nord-Ouest	14,062 22	1,381 24	
Colombie-Britannique : ligne de Comox (y compris rale d'Alberni.)	4,029 32	1,518 28	
*Ligne de Barkerville	3,957 62	.....	
* do du Cap Beale	5,424 58	.....	
Total	58,334 28	7,430 47	

* La compagnie qui exploite ces deux lignes retient les recettes, et l'Etat lui rembourse le surplus des dépenses.

TABLEAUX ANNEXÉS.

Les états tabulaires des lignes et des bureaux, du personnel, etc., annexés à ce rapport contiennent toutes les additions et les changements faits jusqu'au 30 juin dernier.

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

OTTAWA, 13 août 1896.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Port-au-Basque	0		50 00 ou com'n		N.-B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Cap-Ray, phare du	14		50 00 do		
	Totaux	14		100 00 do		

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne de terre de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	* Baie-du-Renard	0	J. Stubbert	50 00 ou com'n	1er nov. 1888.	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881.	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	A. Nadeau	50 00 do	1er oct. 1888.	
4	* Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881.	
5	Lac Salé	52½	Z. Beaudin, réparat.	365 00 do	6 mai 1896.	Réparateur général. Plus $1 par jour, lorsque absent en devoir.
			A. Beaudin, télégrap.	50 00 do	12 mai 1896.	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	420 00 do	18 oct. 1880.	Télégraphiste en chef depuis le 1er août 1882.
			H. Pope	200 00 do	21 juillet 1893.	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7	.....	50 00 do	.....	
8	Rivière à la Loutre	17½	.....	50 00 do	.....	
9	* Rivière Becscie	22	.....	50 00 do	.....	Rivière Becscie fermée le 30 mai 1896.
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	.....	50 00 do	.....	
11	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881.	
12	* Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juillet 1882.	NOTE.—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
13	Baie Méchastic	14¼	.....	.....	.....	
	Totaux	223¼		1,535 00		

La pointe Sud-Ouest se raccorde à l'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la baie Méchastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

SECTION DE GASPÉ.

1	L'Anse à Fougère	.....	N. Bernier	17 00	.....	Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
2	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	240 00	16 oct. 1881.	Bureau de raccordement. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.-O.
		28		257 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n	1er oct. 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 do	11 juin 1881	
3	Village de l'Etang-du-Nord	15	P. Pelletier Mme A. Binet	400 00 do 50 00 do	1er déc. 1891	Plus $20 par année pour loyer. Réparateur général.
4	Phare de l'Etang-du-Nord	1	N. Arsenault	50 00 do	1er sept. 1891	Section à 2 fils.
5	Ile à la Meule	.....	A. LeBourdais, s.-s't. M'l. E. LeBourdais, t'l	600 00 do 50 00 do	17 août 1880 15 sept. 1893	Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
6	Hav. aux-Maisons (câb. d' ½ n.	8	P. L. Joncas	50 00 do	1er juin 1888	
7	Ile-aux-Loups	28½	.....	.....	.....	
8	Gr. sse-Ile	11	N. Clark	200 00 et do	1er juin 1888	
9	Grande-Entrée	11	Mme F. Aikins	50 00 ou do	18 février 1882	
	Totaux	83½		1,550 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Meat-Cove (Station de câble)..	0	A. B. McDonald.....	500 00	7 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Aspy.....	$10\frac{1}{2}$	I. Y. Nichols.....	50 00 ou com'n.	1er juill. 1894	
3	Point-Blanche ($7\frac{1}{4}$ m. ceint.)...	$14\frac{3}{4}$	.....	50 00 do ..	....	Fermé novembre 1895.
4	Havre de Neil { mi-chemin	$14\frac{3}{4}$	M. McLeod.....	50 00 do ..	1er avril 1897	NOTE.—Cette ligne est aujourd'hui exploitée et entretenue par la Cie du télégraphe *Western Union*, mais au frais de l'Etat.
	Havre de Neil { ligne de ceint..	$1\frac{3}{4}$				
5	Baie d'Ingonish-nord.....	9	J. M. Burke.....	50 00 do .	1er avril 1882	
6	Ingonish-Sud.....	$10\frac{1}{2}$	F. C. Brewer..	50 00 do ..	1er août 1891	
7	Riv.-aux-Français (câble $\frac{1}{4}$ n'd.).	23	John McDonald.....	50 00 do ..	1er avril 1889	
8	Englishtown (câble $\frac{1}{4}$ n'd)	11	W. Bingham (agent) ...	50 00 do ..	19 juill. 1882	
			W. J. McRitchie (rep'r).	400 00 do ..	1er mai 1894	
9	Anse-Sud de Ste-Anne (ceint.).	5	Miss C. Morrison.....	50 00 do ..	1er avril 1884	
10	Baddeck (ceinture)..	13	D. Dunlop.....	50 00 do ..	1er janv. 1892	
11	Port-Bevis ($2\frac{1}{2}$ milles, détaché de la ligne de Baddeck).....	5	.....	Com'n. seul.	....	La construction de cette ligne s'est terminée en juin 1895.
12	Anse Kelley (Campbellton-N) ..	6	Miss M. Campbell.....	50 00 ou com'n.	1er avril 1885	
13	Grand Bras-d'Or (câble $\frac{1}{2}$ n'd) .	$2\frac{1}{2}$	Mrs. E. Livingston.....	50 00 do ..	1er janv. 1889	
14	Sydney-Nord.....	$12\frac{1}{2}$	W. U. Tel. Co....			
	Totaux	$157\frac{1}{4}$		1,450 00		

La station de Meat-Cove se raccorde avec le réseau des îles de la Madeleine par un câble à Old Harry Head, 55 nœuds, et avec l'île Saint-Paul par un câble de 20 nœuds. On se sert de téléphones sur ces lignes.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances Intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Barrington.....	0	Agent, Cie de tél. W. U.	50 00 or com'n.	18 déc. 1883..	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année
2	Newellton (y compris 1½ mille de câble)..	11	Mlle E. A. Smith.	50 00 do ..	1er avril 1889.	
3	Phare de l'île du Cap-Sable (y compris 1¼ mille de câble)....	6¾	I. K. Doane.....	50 00 do ..	18 déc. 1883. .	
	Totaux.	17¾		150 00		

SECTION DE LA COTE DE L'EST

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais à la charge de l'État.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHÉTICAMP, C.-B

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
1	Mabou	0	Mme M. McDonald	$120 par année	1er avril 1887	La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Où 50 pour 100 de commission est payé il n'y a pas de garantie pour la somme
2	Broad-Cove	20	Mme Annie McLellan	$50 ou commission.	1er mars 1892	
3	Margaree, S.-O.	11	Angus Collins	Com'n 50 pour 150.	3 do 1893	
4	Havre de Margaree	5	J. P. McFarlane	$50 ou commission.	18 mai 1895	
5	Margaree, N.-E. (Fil de la l. de c.)	10	Mlle B M. Ross	do	1er janv. 1889	
6	Grand-Etang	8	Joseph Doucette	Com'n 50 pour 100.	23 avril 1893	
7	Chéticamp	8	Mme M. Fiset	$50 ou commission.	1er do 1887	
	Totaux	63				

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DU CHATHAM-ESCUMINAC, N.-B.,

1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest	$185 00 ou com'n.		Cette somme est payée pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½		50 00 do		La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 do	1er mars 1885	
4	Hardwicke (en bas	6	Mme M. Brimner	50 00 do	1er août 1891	
5	Escuminac	3½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er sept. 1885	
6	Phare de la Pointe-Escuminac	12	K. R. McLennan	50 00 do	1er nov. 1893	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie électrique à la Pointe-Escaminac.
	Totaux	42		$435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY.

SECTION DU GRAND-MANAN.

Numéro.	Sections.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ c.		
1	Flagg's Cove	3	Mme C. C. Seely (D. surint.)	420 00	18 nov. 1880	La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 pour 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
	do		Mlle A. G. Watt	50 00 ou com'n.	1er janv. 1895	
2	Woodward's Cove	6	W. A. Fraser	Com'n 50 pour 100	28 fév. 1893	
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	$75 00 ou com'n.	1er avril 1887	$25 par année sont accordées pour la réception des dépêches sur l'embranchement de Whitehead.
4	Seal Cove	4½	P. Russell	50 00 do	1er mai 1891	
5	Phare de Southern-Head	5½		50 00 do		Bureau du Southern-Head fermé le 30 nov. 1889
			A. Gilmon, repairer	60 00	1er déc. 1894	
	Ligne d'embranchement.					
	Grand-Harbour	0				
6	Ile de Cheney (½ mille de câble)	4¾	W. Cheney	Commis'n 25 p. 100	1er fév. 1891	
7	Ile Whitehead (¾ do)	1½	E. Carroll	$50 00 ou com'n.	1er déc. 1890	
	Totanx	27¼		$805 00		

SECTION DE CAMPOBELLO.

	Liberty Cove Cable Hut, à					
1	Welchpool	7½	Mlle E. G. Vennell	100 00 ou com'n.	1er sept. 1895	
2	Eastport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing	100 00	26 déc. 1881	
	Totaux	8		200 00		

Un câble de 1¾ nœud raccorde Welchpool avec le débarcadère à ½-mille d'Eastport ; et un câble de 7¼ nœuds est posé entre Long-Eddy, Grand-Manan, et Liberty-Cove, Campobello.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Québec	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange Gardien	13				
	Attér. du câble à l'île d'Orléans	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre	$3\frac{1}{4}$	C. Turcott	50 00 ou com'n	1er mars 1885	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	$4\frac{1}{2}$	M. Plante	50 00 do	7 avril 1896	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil	120 00 et 25 p. c. commission	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	120 00 et 25 p. c. commission	1er juillet 1888	
6	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	M. Emond	50 00 ou com'n	1er mars 1895	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble)	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne terrestre)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bur. de la quarantaine, Grosse-Ile (y comp. 2 nœuds de câble)	$3\frac{1}{2}$	M. Langlois	50 00 do	1er sept. 1885	Une indemnité de $12 est accordée pour l'entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile.
	Téléphone de la quarantine, (ligne de 2 fils)	$1\frac{3}{4}$				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile depuis mai 1893, a compris $1\frac{3}{4}$ mille d'une ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Totaux	$52\frac{3}{4}$		625 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie Saint-Paul.	0	F. Boivin.....	180 00 par ann.* 25 p. cent com'n.	Antérieur au 1er avril 1885	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do ..	do	
3	La Cruche.....	37	..... A. Gauthier (réparat.). .	50 00 do .. 420 00.....	do 15 mai 1887	
4	Saint-Alexis.....	31½	O. Pelletier.....	50 00 ou com'n..	1er janv. 1889	
5	Saint-Alphonse de Bagotville..	3	A. Simard.....	50 00 do ..	Avril 1885	
6	Chicoutimi.....	11½	Cie. de tél. G.N.W.....	25 p. cent com'n...	Nov. 1893	Plus $12 par année pour l'entretien de la batterie principale.
	Totaux.....	92		800 00		

SECTION DE LA COTE NORD.

1	Malbaie.....	6	Mme F. Vincent..... ..	50 00 ou com'n	Antérieur. au 1er avril 1885	
2	Cap-à-L'Aigle	4	N. Duchesne.....	50 00 do ..	1er juin 1888	
3	Sainte-Fidèle.....	6	A. N. Parent.....	50 00 do ..	1er avril 1890	
4	Port-au-Persil..	7	A. Brassard.....	50 00 do ..	1er mai 1889	
5	Saint-Siméon.....	4	D. Gaudin.....	50 00 do ..	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers..... .. .	12	G. Savard	50 00 do ..	Juin 1887	
7	Riv. aux Canards } Ligne de	17	G. Bouillenne.	100 00 do ..	Nov. 1886	M. Bouillenne, à la Rivière-aux-Canards, a agi comme télégraphiste transmetteur pour la division de Saint-Etienne depuis août 1889.
8	Saint-Etienne ... } ceinture.		N. Caron (réparat.).....	420 00.....	1er sept. 1890	
9	Tadousac (1¼ nœud de câble)....	13	J. E. Caron.....	50 00 ou com'n..	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes.....	15	M. Savard.....	50 00 do ..	Avril 1885	
11	Escoumains.....	12	J. H. Topping	50 00 do ..	do	
12	Baie-des-Bacons....	8	P. Bouchard.....	.....	6 mai 1892	Commission de 25 pour 100 non garantie à la Baie-des-Bacons et aux Moulins de Portneuf.
13	Mille-Vaches..	8	J. A. Puise	50 00 ou com'n..	Avril 1885	
14	Moulins de Portneuf.....	11½	P. O. Bonenfant...	.....	1er mai 1894	Bureau fermé novembre 1895.
15	Phare de Portneuf.....	6	S. Bouchard.....	50 00 ou com'n..	1er juillet 1890	
16	Sault-au-Cochon	7	E. Courbron (réparateur). J. Forrest.....	420 00... . .... 50 00 ou com'n..	1er avril 1888 1er déc. 1887	
17	Betsiamits.....	31	A. LePage.....	50 00 do ..	Mars 1896	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

SECTION DE LA COTE NORD—*Fin.*

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents et télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
18	Pointe-aux-Outardes (câble)....	12	A. Lausier.....	500 00 par année.	21 mai 1893	
19	Pointe-Paradis, Manicouagan..	18				
20	Rivière-Godbout (câble).. .. .	26	N. A. Comeau	50 00 ou com'n..	15 oct. 1883	
21	Pointe-des-Monts.....	18½	L. A. Fafard	50 00 do ..	28 déc. 1883	
22	Baie de la Trinité-ouest.....	5¼	Z. Poulin.....	50 00 do ..	16 mai 1884	
23	Baie de la Trinité-est.....	2½	A. Bilodeau.....	Commodité de....	1er mai 1889	
24	Iles Caribou..	7	I. Comeau.....	do	1er sept. 1889	
25	Rivière Pentecôte..	17	E. H. Têtu, surint. de dis.	90 00 par mois..	1er nov. 1891	
26	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00 par année.	1er juillet 1888	
27	Sept-Iles	22¾	P. E. Vignault, télégr. ..	180 00 do ..	2 janv. 1884	
			F. Gallienne, réparateur.	540 00 do ..	22 avril 1890	Plus 50 centins par jour quand absent en devoir.
28	Rivière Moisie.....	15½	D. Porlier	50 00 do ..	1er mai 1885	
29	Sheldrake	72	.. ..	50 00 ou com'n..	....	Bureau fermé en janvier 1896.
30	Rivière du Tonnerre.....	6½	Mme H. Cody.....	50 00 do .	1er fév. 1890	
31	Magpie.....	14	Geo. Molloy.....	50 00 do ..	1er oct. 1889	
32	Rivière Saint-Jean	9	B. Chambers.....	50 00 do ..	1er do 1889	
33	Longue-Pointe	10	E. S. Vibert...	360 00 par année.	1er nov. 1889	La Longue-Pointe est le bur. où se répètent les dép.
34	Mingan	7	M. J. Maloney....	50 00 ou com'n..	1er oct. 1888	par le câble d'Anticosti en expl. dep. le 1er sept. '91.
35	Pointe-aux-Esquimaux	24	D. Cormier	Commission seul..	21 mai 1893	La commission, à la Pointe-aux-Esquimaux, est de 50 pour 100, sans garantie sur la somme.
	Total...	496				

NOTE.—Les prévisions budgétaires pourvoient à l'entretien des lignes de Chicoutimi et de la côte nord sous le titre de "ligne de la côte nord." Ces deux lignes sont exploitées conjointement.

ONTARIO—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Leamington	.....	J. McR. Selkirk sur. de d.	50 00	1er nov. 1888	
2	Club House	7	C. Harrison	Com'n. 25 p. 100	1er avril 1889	La commission est sur les recettes de la ligne de l'Etat.
3	Pointe-Pelée	5	W. A. Grubb.	do	1er nov. 1888	
	Câble jusqu'à l'île	$8\frac{3}{4}$				
4	Phare de la Pointe-Nord ($\frac{1}{2}$ mille de la ligne de ceinture)	1	J. E. Quick.	$50 00 et com'n.	1er déc. 1890	Le phare de la Pointe-Nord est le bureau de transmission pour le réseau.
5	Bassin-Nord	$1\frac{1}{2}$	C. B. Quick.	Com'n. 25 p. 100	1er nov. 1888	
6	do Ouest	5	A. M. McCormick	do	9 do 1888	
7	do Sud	$4\frac{1}{2}$	F. B. McCormick	do	1er do 1888	
	Total	$32\frac{3}{4}$				

On se sert de téléphones sur cette ligne.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle.	0	E. W. Warner	720 00	— janv. 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle E. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Montagne-du-Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov. 1883	
4	Humboldt	78				Le bureau d'Humboldt a été fermé le 20 août 1893.
5	Saskatoon (ceinture 14 milles	69	Cie de Télégraphe C.C.P. J. Harrington, réparat.	300 00 600 00	1er janv. 1892 1er janv. 1888	
6	Henrietta do	52	W. Salsbury, réparat.	720 00	1er oct. 1886	
7	Battleford	47	L. P. O. Noël.	720 00	15 avril 1890	Le réparateur autrefois stationné à Battleford a été transféré à Humboldt en novembre 1892, et de là à Mâchoire-d'Orignal en mai 1893.
8	Bresaylor	27	H. McCleneghan	480 00	19 sept. 1895	
9	Fort Pitt.	62	J. F. Lake, réparat	720 00	1er août 1891	
10	Lac-aux-Oignons	13	G. G. Mann, télég. et agt.	240 00	1er janv. 1892	
11	L'Orignal	32½	A. W. Campbell	600 00	26 juin 1896	
12	Lac à la Selle	45	L. Picard, réparat.	600 00	1er juillet 1891	
13	Victoria	37	W. C. Gillis, réparat.	720 00	— janv. 1887	
14	Fort-Saskatchewan do	49	W. G. Ross, agent G. M. Graham	Com. 25 p. c. 120 00	— déc. 1886 — janv. 1896	
15	Edmonton	24	G. Voyer W. McKay, réparat.	300 00 720 00	1er mai 1893 1er mai 1886	Le bureau d'Edmonton est tenu avec le télégraphe de la Cie C.C.P., depuis le 1er janvier 1892.
	Embranchement— *Edmonton	0				* On se sert de téléphone sur l'embranchement de Saint-Albert.
16	Saint-Albert	9				Le bureau a été loué à la Cie de téléphone du district d'Edmonton à partir du 24 octobre 1895.
	Total	607½				

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTION DE LA MONTAGNE DES BOIS ET DE FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Personnel.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Ligne de Fort-Macleod—					
1	Jonction de Galt (Dunmore).	0	.....	.....	.....	La section de Dunmore-Lethbridge a été vendue à la Cie de chemin de fer d'Alberta et la section de Lethbridge-Fort McLeod a été transférée à la police à cheval (août 1896).
2	Lethbridge.....	107	.....	.....	.....	
3	Macleod.....	28½	.....	.....	.....	
4	Fort-Macleod.....	½	.....	.....	.....	
	Total.....	136				
	Ligne de la Montagne des Bois—					
1	Mâchoire de l'Orignal.....	0	A. Wilcox, agent.....	240 00	1er déc. 1891	Le bureau à la Mâchoire de l'Orignal est tenu avec la Cie du télégraphe C.C.P.
			H. Sikes, réparateur	600 00	1er do 1893	
2	Montagne des Bois.....	90½	J. H. Thompson, agent..	180 00	1er do 1890	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE LÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ASHCROFT-BARKERVILLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents, etc.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Ashcroft Station	0	Cie du ch. de f. du Pac.	.....	.....	.....	Ces lignes sont maintenant exploitées par la Cie du ch. de fer du Pacifique Canadien pour le compte de l'Etat. La convention pouvant se terminer en aucun temps.
	Crique Cache	4					
2	Clinton	26	A. LeBourdais	Agent et réparat.	50 00	16 fév. 1883	
3	Crique du Pont	53	C. H. Tingley	do	60 00	.....	
4	Poste 150-Milles	40	W. Jamieson	Agent et tél.	38 00	13 avril 1894	
5	Crique Soda	38	G. H. Smith	Agent et réparat.	75 00	— nov. 1896	
6	Quesnelle	54½	J. E. Bowron	do	47 00	.....	
7	Stanley	48	.....	.....	.....	.....	
8	Barkerville	13	J. Stone	Agent et réparat.	83 33	17 fév. 1873	
		276½					
	Embranchement.						
9	Ashcroft / Lillooet	62	S. A. Macfarlane	Agent et tél.	50 00	3 janv. 1896	

VICTORIA-CAP-BEALE.

1	Victoria	0	J. Wilson (Vancouver).	Surint. du district.	25 00	23 déc. 1891	Cette ligne est exploitée par la Cie du chemin de fer du Canadien Pacifique, pour l'Etat. La convention pouvant se terminer en aucun temps.
			E. Houghton	Agent et tél.	20 00	1er nov. 1891	
2	Sooke	18	M. Milne	do	Com'n.	21 avril 1896	
3	Pointe à la Loutre	8	E. Gordon	Agent et réparat.	60 00	— déc. 1891	
4	Rivière Jordan	10	L. Desbiens	do	55 00	1er nov. 1891	
5	Port San-Juan	30	J. W. Williams	do	60 00	25 oct. 1892	
6	Phare Carmanagh	24	W. P. Daykin	Agent et tél.	20 00	1er nov. 1891	
			E. B. Daykin	Réparateur	45 00	1er do 1891	
			R. McDonald	do	45 00	— sept. 1894	
7	Cap-Beale	28	M. Patterson	Agent et tél.	10 00	— do 1895	
		118			.....		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT DE LA COLOMBIE ANGLAISE.

NANAIMO-COMOX ET ALBERNI.

Numéro.	Stations.	Distances intermediaires.	Télégraphistes.	Emplois.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Nanaïmo	0	Conj. avec le P. C.	Agent et télég'phiste	10 00	1er mars 1896	NOTE.—L'Etat exploite ces deux lignes par l'intermédiaire du bureau de l'ingénieur dirigeant à Victoria.
2	Wellington	5	E. & N. Ry. Co.	do	Commission.	1er avril 1893	
3	Parksville	23	A. McMillan D. A. McMillan	do Réparateur	20 00 47 50	26 juin 1895 18 oct. 1895	
4	Baie de Fanny	23	D. R. O'Hanley	do	65 00	22 mai 1896	
5	Union (quai)	9¼	J. Dunsmuir	Agent	Commission.	1er avril 1893	
6	do (mines)	10	do	do	do	1er avril 1893	
7	Courtney	7					Communication est établie avec les bureaux de Courtney et Baie de Fanny par le téléphone.
8	Comox	3¾	M. McDonald	Agent et télég'phiste	10 00	1er nov. 1895	
	Total	81					
	Embranchement.						
9	Parksville Alberni	29½	C. T. Haslam	Agent et télég'phiste	50 00	27 juin 1895	

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—Le tarif des messages transatlantiques transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui des dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins, alors que le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple :

Pour les dépêches de 6 mots ou moins le tarif est de 25 cents sur les lignes de l'Etat.
" " 7 " le tarif est de (7 x 4 c.) 28 " " "
" " 12 " " " (12 x 4 c.) 48 " " "

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne de Sydney-Nord à Meat Cove.—Tarif local 25-1. (13 bureaux).

Grand Bras-d'Or	Tarif direct	25-1 de Sydney-Nord,	bureau W. U.
New-Campbellton (Kelly's Cove)	do	do	
Port Bevis	do	do	
Englishtown	do	do	
Baddeck	do	do	
Baie-Sud, Sainte-Anne	do	do	
Rivière-aux-Français	do	do	
Ingonish sud	do	do	
Ingonish	do	do	
Havre de Neil	do	do	
Pointe Blanche	do	do	
Baie Aspy	do	do	
Meat-Cove	do	do	

Ligne de Mabou à Chéticamp.—Tarif local 25-2. (6 bureaux.)

Broad Cove	Tarif direct	15-1 de Mabou,	bureau W. U.
Margaree S. O	do	do	
Havre de Margaree	do	do	
Margaree, N.-E	do	do	
Grand-Etang	do	do	
Chéticamp	do	do	

Ligne de Barrington à Cap-Sable.—Tarif local 12-1. (2 bureaux.)

Newellton	Tarif direct	12-1 de Barrington,	bureau W. U.
Phare du Cap-Sable	do	do	

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe Escuminac.—Tarif local 25-1. (4 bureaux.)

Baie du Vin	Tarif direct	15-1 de Chatham,	bureau G. N. W.
Lower Hardwicke	do	do	
Escuminac	do	do	
Phare de la Pointe Escuminac	do	do	

Ligne de Eastport, Me., à Campo-Bello, Grand-Manan et aux îles Whitehead (8 bureaux) —Tarif local entre les bureaux de Grand-Manan et des îles Whitehead 15-1, Grand-Manan et l'île Campo-Bello, 25-2 : les Iles et Easport, Me., 25-2.

Welchpool, Campo-Bello.....	Tarif direct 25-2 de Easport, Me., U. W. bureau.	
Flagg's Cove, Grand-Manan	do	do
Woodward's Cove.....	do	do
Grand-Harbour.....	do	do
Seal-Cove.....	do	do
Southern-Head.....	do	do
Ile Cheney.....	do	do
Ile Whitehead.....	do	do

QUÉBEC.

Ligne de Gaspé à l'île Anticosti, Q.; (9 bureaux)—Tarif local entre les bureaux de l'île, 25-1 ; Gaspé et les bureaux de l'île 50-2.

Pointe S.-O.....	Tarif direct 50-2 de Gapé, bureau G. N. W.	
Lac Salé.....	do	do
Shallop Creek.....	do	do
Pointe-Sud.....	do	do
Pointe Heath.....	do	do
Baie du Renard.....	do	do
Rivière Becscie.....	do	do
Pointe-Ouest.....	do	do
Baie-des-Anglais.....	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., aux îles de la Madeleine, Q., (8 bureaux).—Tarif local entre les bureaux de l'île 25-1 ; Meat-Cove et les îles 50-2 ; les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et les îles 50-2.

Ile Amherst.....	Tarif direct 50-2 de Sydney-Nord, bureau W. U.	
Phare de Amherst.....	do	do
Etang-du-Nord, village.....	do	do
Etand-du-Nord, phare	do	do
Cap-aux-Meules.....	do	do
Havre-aux-Maisons.....	do	do
Grosse Ile.....	do	do
Grande-Entrée.....	do	do

Ligne de Meat-Cove, C.B., N.-E., à l'île Saint-Paul, Q.—Tarif local entre les bureaux sur la ligne de Meat-Cove et Saint-Paul 50-2 (1 bureau).

Phare de l'île Saint-Paul..... 50-2 de Sydney-Nord, bureau W, U,

Ligne de Québec à la station de quarantaine de la Grosse-Ile (7 bureaux)—Tarif local entre les bureanx sur l'île d'Orléans et l'île Réaux 15-1 ; sur l'île d'Orléans, l'île Réaux et Québec, 15-1 ; sur l'île d'Orléans et la Grosse-Ile, 25-1 ; sur l'île Réaux et la Grosse-Ile, 15-1.

Saint-Pierre, île d'Orléans.....	Tarif direct 15-1 de Québec, bureau G. N. W.	
Sainte-Pétronille.....	do	do
Saint-Laurent.....	do	do
Saint-Jean.....	do	do
Saint-François.....	do	do
Ile Réaux.....	do	do
Grosse-Ile.....	do	do

Ligne de la Baie Saint-Paul à Chicoutimi.—Tarif local 15-1 (5 bureaux).

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Baie Saint-Paul et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la baie Saint-Paul, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G. N. W., au tarif des lignes de l'Etat.

Saint-Urbain	15.1	de la Baie Saint-Paul	(Ck Qué.) bur. G. N. W.
Lacruche		do	do
Saint-Alexis		do	do
Saint-Alphonse de Bagotville		do	do
Chicoutimi		do	do

Ligne de la Malbaie à la Pointe-aux-Esquimaux avec embranchement à Anticosti. Tarif local entre les bureaux situés à pas plus de 100 milles les uns des autres 15·1 ; à plus de 100 milles, 25-1 ; sur la terre ferme et Anticosti, 50·2.

Pour les affaires avec les bureaux à l'ouest de la Malbaie et se terminant à Québec, ajoutez 15c. et 1c. au tarif des lignes de l'Etat.

Pour les affaires à l'ouest de la Malbaie, au delà de Québec, ajoutez le plein prix de la Compagnie du télégraphe G. N. W. au tarif des lignes de l'Etat.

Cap à l'Aigle	15.1	de la Malbaie,	(Ck. Qué.) bur. G. N. W.
Sainte-Fidèle		do	do
Port-au-Persil		do	do
Saint-Siméon		do	do
Baie-des-Rochers		do	do
Rivière-aux-Canards		do	do
Saint-Etienne		do	do
Tadousac		do	do
Bergeronnes		do	do
Escoumains		do	do
Baie-des-Bacons		do	do
Mille-Vaches	25·1	do	do
Moulins de Portneuf		do	do
Phare de Portneuf		do	do
Saut-au-Cochon		do	do
Betsiamits (Bersimis)		do	do
Manicouagan		do	do
Rivière Godbout		do	do
Pointe-des-Monts		do	do
Baie de la Trinité-Ouest		do	do
Baie de la Trinité-Est		do	do
Iles Caribou		do	do
Pentecôte		do	do
Sainte-Marguerite		do	do
Sept-Iles		do	do
Rivière Moisie		do	do
Sheldrake		do	do
Rivière-du-Tonnerre		do	do
Magpie		do	do
Rivière Saint-Jean		do	do
Longue-Pointe		do	do
Mingan		do	do
Pointe-aux-Esquimaux		do	do
Ile Anticosti, *via* Longue-Pointe	50-2	do	do

Travaux Publics.

ONTARIO.

Ligne de Leamington à l'île Pelée (circuit du téléphone)—Tarif local entre Leamington et la Pointe Pelée, 15-1 ; terre ferme et bureaux de l'île, 25-1 ; bureaux sur l'île, 15-1 ; (6 bureaux.)

Gun Club House, terre ferme	15-1	de Leamington,	bureaux G. N. W.
Pointe Pelée do		do	do
Phare de la Pointe Nord, Ile Pelée		do	do
Bassin Nord, do		do	do
do Ouest, do		do	do
do Sud do		do	do

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Ligne de Qu'Appelle (gare du C.C.P.) à Edmonton, Alberta. Tarif local, 15-1, 25-2 et 50-3 pour distances de 10 à 600 milles (13 bureaux.)

Fort Qu'Appelle	25-2	Qu'Appelle ou	Saskatoon
Touchwood		do	do
Saskatoon (bur. de tél. de trans. C.C.P.)		do	do
Henriette		do	do
Battleford		do	do
Bressaylor	25-2	Saskatoon;	50-3 Qu'Appelle ou Edmonton
Pitt		do	do
Lac-aux-Oignons		do	do
L'Orignal	50-3	do	do
Lac-à-la-Selle		do	do
Victoria	25-2	Edmonton ;	50-3 Qu'Appelle ou Saskatoon
Fort Saskatchewan		do	do
Edmonton (bur. de tél. de trans. C.C.P.)		do	do

Ligne de Mâchoire-d'Orignal (gare du C. C. P.) à la Montagne-des-Bois—Tarif loca 25-2 (1 bureau)

Montagne des bois	25-2	de Mâchoire-d'Orignal.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

Ligne d'Ashcroft (gare du C.C.P.) à Barkerville—Tarif local 25, 50, 75 (8 bureaux.)

Clinton	25-2	d'Ashcroft bureau du	C.C.P.
Bridge Creek		do	do
150-Mile House	50-3	do	do
Soda Creek		do	do
Quesnelle		do	do
Stanley	75-5	do	do
Barkerville		do	do
Lillooet (embranchement)	50-3	do	do

Ligne de Victoria, tél. C.C.P. à Cap-Beale—Tarif local 50-3 (6 bureaux.)

Sooke	50-3	de Victoria,	bureau de tél. C.C.P.
Pointe à la Loutre		do	do
Rivière Jordan		do	do
Port San-Juan		do	do
Phare à la Loutre		do	do
Cape-Beale		do	do

Ligne de Nanaïmo à Comox—Tarif local 25-2 (8 bureaux.)

Wellington (C.C.P. et E. & N. Ry.)...	25-2 de Nanaïmo	ou Wellington
Parksville.....	do	do
Baie Fanny.....	do	do
Union (quai).....	do	do
Union (mines)	do	do
Courtney.....	do	do
Comox.....	do	do
Alberni (embranchement).....	do	do

Bureaux sur les lignes de l'Etat d'après les listes.....	140
Bureaux aux points de transfert avec les lignes de raccordement	15
Nombre total compris dans le service.....	155

N.B.—Les chiffres 25-1 et 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 cents ou 50 cents par dix mots e 1 cent ou 2 cents pour chaque mot en plus.

ANNEXE N° 13.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT DU CURATEUR

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1896.

GALERIE NATIONALE DES ARTS.

BUREAU DE L'ARCHITECTE-EN-CHEF,
OTTAWA, 18 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896, nous avons reçu les œuvres suivantes :

Peinture à l'huile "The Photographer" par F. Brownell, A. R. C. Cette toile a été présentée à la galerie par l'Académie royale canadienne, conformément aux termes de leur acte d'incorporation d'après lesquels les tableaux diplomés doivent être envoyés à la galerie nationale.

Une peinture à l'huile "Death of Nelson" par George Phillip Reinagle, A. R. Cette toile a été achetée par l'Etat au prix de $1,000.00.

Dans le cours de l'année 22,961 visiteurs ont enregistré leur nom ; c'est une augmentation de 3,815 sur le nombre des visiteurs de l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

M. E. F. E. ROY,
Secrétaire, ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE N° 14

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU 1er JUILLET 1867 AU 30 JUIN 1896.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 30 juin 1896.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343
1888 do do do 1889	10,522	7,042
1889 do do do 1890	10,098	7,448
1890 do do do 1891	10,576	7,286
1891 do do do 1892	11,637	6,700
1892 do do do 1893	11,720	6,220
1893 do do do 1894	9,517	6,028
1894 do do do 1895	10,190	5,148
1895 do do do 1896	10,223	5,573

NOMBRE de chèques passés du comptable chez le secrétaire et qui ont été expédiés par la poste, de 1882 à 1896.

Années.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	Du 1er juillet do 1884	3,366
1884	do do do 1885	3,298
1885	do do do 1886	3,466
1886	do do do 1887	4,198
1887	do do do 1888	4,692
1888	do do do 1889	4,960
1889	do do do 1890	4,819
1890	do do do 1891	5,376
1891	do do do 1892	5,400
1892	do do do 1893	7,174
1893	do do do 1894	7,792
1894	do do do 1895	8,745
1895	do do do 1896	9,849

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés par le secrétaire.

Années.	——	Nombre.
1885	Du 1er avril au 30 juin 1885	245
1885	Du 1er juillet do 1886	954
1886	do do 1887	1,158
1887	do do 1888	918
1888	do do 1889	887
1889	do do 1890	908
1890	do do 1891	790
1891	do do 1892	820
1892	do do 1893	822
1893	do do 1894	868
1894	do do 1895	594
1895	do do 1896	267

LETTRES reçues et envoyées par le bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1896.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin		1,273
1880—Du 1er juillet do 1881		2,943
1881 do do 1882		2,859
1882 do do 1883	3,538	4,600
1883 do do 1884	3,860	6,004
1884 do do 1885	4,500	6,718
1885 do do 1886	6,075	6,450
1886 do do 1887	6,816	6,380
1887 do do 1888	6,947	6,870
1888 do do 1889	6,484	7,667
1889 do do 1890	7,448	6,578
1890 do do 1891		7,751
1891 do do 1892	6,113	4,260
1892 do do 1893	7,428	6,453
1893 do do 1894	6,900	†4,517
1894 do do 1895	7,538	†5,327
1895 do do 1896	7,843	5,783

* Le nombre exact de lettres reçues ne peut pas être définitivement donné, mais sera à peu près dans la même proportion que les lettres envoyées l'année dernière.

† La diminution dans le nombre des lettres envoyées provient du changement opéré le 1er janvier 1894 dans la manière de transmettre les comptes au secrétaire. Jusque là une lettre accompagnait chaque compte, mais maintenant un paquet de comptes va avec chaque lettre.

LETTRES envoyées par le bureau de l'ingénieur en chef, de janvier 1880 au 30 juin 1896.

Années.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	do 1er juillet do 1881	1,795
1881	do do do 1882	2,352
1882	do do do 1883	2,651
1883	do do do 1884	3,611
1884	do do do 1885	3,119
1885	do do do 1886	2,867
1886	do do do 1887	3,281
1887	do do do 1888	3,552
1888	do do do 1889	4,229
1889	do do do 1890	3,374
1890	do do do 1891	3,948
1891	do do do 1892	4,009
1892	do do do 1893	4,232
1893	do do do 1894	3,966
1894	do do do 1895	4,603
1895	do do do 1896	4,239

NOTE—Les lettres, en comptant les rapports, reçues au bureau de l'ingénieur en chef peuvent être etimées à raison de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE N° 15.

ÉTAT DÉTAILLÉ DE LA DÉPENSE

RÉPARATIONS, ETC.,

ÉDIFICES PUBLICS, CANADA

Pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

O. DIONNE, Comptable.

RÉPARATIONS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

ÉTAT DÉTAILLÉ de la dépense à compte des "Edifices publics, réparations," ect., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations, extraordinaires, etc.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.,	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1	Amherst. bureau de poste.	42 35	.....	8 90	235 00	412 00	.....	.....	28 78	727 03	.....	.....	.....	.....	727 03	1
2	Annapolis do ..	223 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31 14	254 31	.....	.....	.....	.....	254 31	2
3	Antigonish do ..	104 81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 31	109 12	.....	.....	.....	1 00	110 12	3
4	Arichat do ..	1 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 75	.....	.....	.....	.....	1 75	4
5	Baddeck do ..	119 39	.....	.....	.....	2 10	.....	.....	.....	121 49	.....	.....	.....	.....	121 49	5
6	Dartmouth do ..	89 62	.....	4 75	.....	.....	.....	.....	41 07	135 44	.....	.....	.....	5 10	140 54	6
7	Halifax, bureau du sous-receveur gén'l.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	5 00	.....	1,200 00	8 80	2 05	1,215 85	7
8	do édifice fédéral....	699 35	.....	25 25	.....	24 00	.....	.....	147 17	895 77	.....	.....	81 62			
9	do bureau de l'ingén.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	320 00	.....	13 50	990 89	8
10	do entrepôt de vérification.....	18 50	.....	.....	.....	49 05	.....	.....	15 75	83 30	.....	1,207 00	.....	2 00	320 00 1,292 30	9 10
11	do Station de quaran. Ile Lawlor.....	.....	.....	.....	.....	61 45	.....	.....	32 90	94 35	.....	.....	.....	.....	94 35	11
12	do pénitentier.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0 24	.....	.....	0 24	12
13	Lunenburg, bur. de poste..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 45	25 45	13
14	New-Glasgow do .	.....	.....	.....	.....	0 49	.....	.....	.....	0 49	.....	.....	.....	1 40	1 89	14
15	Sydney-Nord do ..	8 97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 97	.....	.....	.....	.....	8 97	15
16	Parrsboro', caisse d'éparg.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 00	16 00	.....	.....	.....	.....	16 00	16
17	Pictou, douane.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 00	14 00	17
18	do station de quarant..	30 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 00	32 20	.....	.....	.....	.....	32 20	18
19	Pointe-Edouard do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	236 03	236 03	.....	.....	.....	.....	236 03	19
20	Sydney, bureau de poste..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62 92	62 92	.....	.....	.....	.....	62 92	20
21	Springhill, douane.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91 22	.....	91 22	21
22	Truro, bureau de poste ...	4 92	.....	.....	101 44	.....	.....	.....	.....	106 36	.....	.....	3 25	23 00	132 61	22
23	Windsor do ...	151 65	.....	.....	133 65	.....	.....	.....	57 10	342 40	.....	.....	.....	1 40	343 80	23
24	Yarmouth do ...	.....	.....	12 00	.....	8 83	.....	.....	.....	20 83	.....	.....	9 00	.....	29 83	24

	Ile du Prince-Edouard.															
25	Charlottetown, édifices publics	70 31		6 00			407 80	*a*	302 97	787 08			3 65		790 73	25
26	Montague, bureau de poste	6 93							4 00	10 93					10 93	26
27	Summerside, do	9 36				10 00			0 50	19 86				3 85	23 71	27
	Nouveau-Brunswick.															
28	Bathurst, bureau de poste.	8 46							2 30	10 76					10 76	28
29	Carleton do	2 50								2 50					2 50	29
30	Chatham do	91 24		15 00		3 60			154 90	264 74					264 74	30
31	Dalhousie do	51 40								51 40					51 40	31
32	Frédéricton do	40 90			95 00		292 50	*b*	11 50	439 90				3 00	442 90	32
33	Milltown, douane												2 50		2 50	33
34	Moncton, bureau de poste.	56 20			24 00					80 20					80 20	34
35	Newcastle do	177 65					1,544 67	*c*	243 55	1,965 87					1,965 87	35
36	Partridge Island, station de quarantaine								150 50	150 50					150 50	36
37	Portland, bureau de poste.	200 68							44 95	245 63		130 90		28 00	404 53	37
38	Saint-André, do								10 17	10 17					10 17	38
39	Saint-Jean, douane	136 89	17 85		827 32	60 00			283 06	1,325 12		22 00	813 25	116 92	2,277 29	39
40	do bureau du reve. de l'intérieur												85 00		85 00	40
41	do bur. de poste.	161 16	35 85	104 91					515 01	816 93			126 48	56 70	1,000 11	41
42	do caisse d'épargne	8 45							1 20	9 65					9 65	42
43	do bureau de l'ins. des steamers.								0 75	0 75					0 75	43
44	Saint-Stephen, b. de poste	17 32			598 00	191 00		6 65		812 97					812 97	44
45	Sussex do	24 33							20 00	44 33					44 33	45
46	Woodstock do	2 20							16 00	18 20					18 20	46
47	Provinces maritimes en général							535 10	41 62	576 72	575 00			150 00	1,301 72	47
	Total pour provinces maritimes	2,560 66	53 70	176 81	2,014 41	822 52	2,244 97	541 75	2,483 15	10,897 97	575 00	2,880 14	1,224 77	447 37	16,025 25	
	Québec.															
1	Aylmer, bureau de poste	109 44							7 60	117 04					117 04	1
2	Coaticook do	43 33							6 55	49 88				8 40	58 28	2
3	Grosse-Ile, stat. de quar.								437 06	437 06					437 06	3
4	Hull, bureau de poste													8 80	8 80	4
5	Joliette do								8 50	8 50				14 37	22 87	5
6	Lachine do								188 75	188 75				24 50	213 25	6
7	Laprairie do	12 00			135 00	7 75				154 75				9 75	164 50	7
8	Montréal, bureau des examinateurs du serv. civil											25 00			25 00	8
9	Montréal, douane	167 38								167 38				56 00	223 38	9
10	do entrepôt de vérif.	10 00		10 50					131 35	151 85					151 85	10
	A reporter	342 15		10 50	135 00	7 75			779 81	1,275 21		25 00		121 82	1,422 03	

a. Egout. *b*. Boîtes à lettres neuves. *c*. Réparations à la maçonnerie.

Dépenses à compte des " Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Québec—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	Report	342 15	.....	10 50	135 00	7 75	.....	.....	779 81	1,275 21	.....	25 00	.....	121 82	1,422 03	
11	Montréal, bâtisse des immigrants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	466 60	.....	.....	466 60	11
12	do b. du rev. de l'int.	34 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 22	.....	.....	.....	.....	34 22	12
13	do bureau de poste	.....	7 75	.....	.....	.....	.....	19 90	38 75	66 40	.....	.....	28 50	3,094 53	3,189 43	13
14	Québec, citadelle	442 26	.....	.....	.....	45 45	.....	188 00	403 38	1,079 09	.....	.....	49 50	186 80	1,315 39	14
15	do b. du com. des trav.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 59	32 59	.....	.....	198 82	.....	231 41	15
16	do douane	51 85	156 31	.....	.....	.....	.....	.....	15 47	223 63	.....	.....	.....	9 00	232 63	16
17	do bur. de l'ingénieur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144 00	.....	.....	144 00	17
18	do entr. de vérificati'n	16 79	134 55	209 00	.....	.....	.....	.....	18 40	378 74	.....	.....	.....	12 00	390 74	18
19	do b. de l'insp. du gaz	142 68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87 40	230 08	.....	.....	196 55	.....	426 63	19
20	do observatoire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	203 84	203 84	.....	.....	.....	.....	203 84	20
21	do bureau de poste	14 50	26 25	.....	.....	33 60	.....	.....	.....	74 35	91 66	.....	6 60	156 30	328 91	21
22	do édifices du quai de la Reine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	179 75	179 75	.....	.....	.....	.....	179 75	22
23	Rimouski, bureau de poste	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95 37	95 37	.....	.....	.....	.....	95 37	23
24	Rivière-du-Loup, b.d. poste	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 60	12 60	.....	.....	.....	1 50	14 10	24
25	Sherbrooke, bur. de poste	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21 90	21 90	.....	.....	177 00	.....	198 90	25
26	Sorel do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 00	2 00	26
27	Saint-Henri	.....	467 65	.....	.....	.....	.....	.....	451 99	919 64	.....	.....	.....	.....	919 64	27
28	Saint-Hyacinthe, b. de poste	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	227 72	227 72	.....	.....	.....	9 00	236 72	28
29	Saint-Jérôme do	.....	55 00	.....	.....	.....	.....	.....	4 90	59 90	.....	.....	.....	2 00	61 90	29
30	Saint-Jean do	37 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37 70	.....	.....	.....	.....	37 70	30
31	Saint-Lin, (Laurentides) b. de poste	647 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	647 36	.....	350 00	.....	.....	997 36	31
32	Trois-Rivières, douane	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	287 18	287 18	.....	.....	.....	19 25	306 43	32
33	do bur. de poste	59 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	173 94	232 94	.....	.....	.....	39 34	272 28	33
34	Valleyfield do	.....	.....	.....	.....	273 68	.....	.....	.....	273 68	.....	329 70	.....	5 20	608 58	34
35	Farnham-Ouest do	256 20	.....	.....	.....	9 20	.....	.....	.....	265 40	.....	.....	.....	.....	265 40	35
36	Québec, en général	.....	.....	.....	.....	.....	.....	318 89	179 45	498 34	809 66	.....	.....	81 71	1,389 71	36
	Total pour Québec	2,044 71	847 51	219 50	135 00	369 68	.....	526 79	3,214 44	7,357 63	901 32	1,315 30	656 97	3,740 45	13,971 67	

	Ontario.															
1	Almonte, bureau de poste.	2 00								2 00					2 00	1
2	Amherstburg do	37 62								37 62					37 62	2
3	Barrie do	117 80								117 80					117 80	3
4	Belleville do	99 32								99 32					99 32	4
5	Berlin do													18 60	18 60	5
6	Brampton do	12 10								12 10					12 10	6
7	Brantford do	11 25			8 00					19 25					19 25	7
8	Brockville do	185 00							21 15	206 15				32 95	239 10	8
9	Carleton Place do	15 10								15 10				3 75	18 85	9
10	Cayuga do								10 07	10 07			14 25		24 32	10
11	Chatham do	17 25		117 50						134 75					134 75	11
12	Clifton do	1 50								1 50					1 50	12
13	Cobourg do				658 50				36 40	694 90					694 90	13
14	Cornwall do	301 60						8 20	6 35	316 15				7 00	323 15	14
15	Dundas do											375 00			375 00	15
16	Galt do								45 18	45 18			2 00		47 18	16
17	Goderich do								5 70	5 70					5 70	17
18	Guelph do	12 80								12 80			207 85		220 65	18
19	Hamilton, douane	7 00								7 00			10 00		17 00	19
20	do salle d'exercices													11 75	11 75	20
21	do bureau de poste	93 00				7 47			20 10	120 57					120 57	21
22	Kingston, douane	221 06	107 60		147 79				69 86	546 31					546 31	22
23	do entrepôt de vérif								17 03	17 03					17 03	23
24	do bureau de poste	280 23		245 47	203 62	35 08			83 41	847 81			121 29	5 00	974 10	24
25	Lindsay do								98 95	98 95			15 75	16 30	131 00	25
26	London, douane						872 50	*d*	114 30	986 80			6 00		992 80	26
27	do casernes								41 45	41 45					41 45	27
28	do bureau de poste	53 66				51 51	393 28	*e*	160 87	659 32			0 94		660 26	28
29	Napanee do	1 25								1 25				4 05	5 30	29
30	Norwich, b. du rev. de l'int												20 00		20 00	30
31	Orangeville, bur. de poste								139 04	139 04					139 04	31
32	Orillia do								62 56	62 56				4 20	66 76	32
33	Ottawa, banqur de, édifice											2,080 00			2,080 00	33
34	do dép. de ch. b. du c.											600 00			600 00	34
35	do Central Chambers											200 00			200 00	35
36	do b. d'ex. du s. civil											171 90			171 90	36
37	do entrepôt de vérif.											850 00			850 00	37
38	do musée géologique								1 25	1 25	311 09	150 00		17 16	479 50	38
39	do bloc Langevin										4,838 50				4,838 50	39
40	do bureau de poste	156 46								156 46	654 37				810 83	40
41	do imp. de l'Etat	89 81							26 42	116 23	2,811 10		27 00		2,954 33	41
42	do édifice public	6,439 92	54 00	2,022 24	495 75	2,622 80			3,826 59	15,461 30	70876 22		3,259 54	1,367 36	90,964 42	42
43	do ateliers											1,442 84			1,442 84	43
44	do cour suprême								50 00	50 00			125 00		175 00	44
45	do bureaux des trad., rue Sussex											240 00			240 00	45
	A reporter	8,155 73	161 60	2,385 21	1,513 66	2,716 86	1,265 78	8 20	4,836 68	21,043 72	79,491 28	6,109 74	3,809 62	1,488 12	111,942 48	

d. Bouilloire neuve. *e.* Appareil de chauffage amélioré.

Dépenses à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	Report..... ...	8,155 73	161 60	2,385 21	1,513 66	2,716 86	1,265 78	8 20	4,826 68	21,043 72	79,491 28	6,109 74	3,809 62	1,488 12	111,942 48	
46	Owen-Sound, bur. de poste	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	5 00	46
47	Pembroke do ..	9 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	13 34	.....	.....	.....	.....	13 34	47
48	Peterboro'. douane..	.....	.....	.....	.....	37 50	.....	.....	.....	37 50	.....	.....	.....	7 00	44 50	48
49	do bur. de poste..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	71 29	71 29	.....	.....	.....	15 86	87 15	49
50	Petrolea do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 78	7 78	.....	.....	.....	.....	7 78	50
51	Pointe-Edouard, quarantaine du bétail.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	20 00	51
52	Port-Arthur, bur. de poste.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	79 50	79 50	.....	.....	.....	3 00	82 50	52
53	Port-Colborne do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 48	4 48	.....	.....	.....	.....	4 48	53
54	Port-Hope do ..	.....	.....	.....	.....	.....	300 00	*f*	15 50	315 50	.....	.....	.....	4 00	319 50	54
55	Prescott do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 25	22 25	.....	.....	.....	.....	22 25	55
56	Smith's Falls do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58 75	58 75	.....	.....	96 00	.....	154 75	56
57	Stratford do .	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27 10	27 10	.....	.....	.....	3 00	30 10	57
58	do b. de poste temporaire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00	.....	.....	100 00	58
59	Strathroy, bur. de poste..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34 44	34 44	.....	.....	.....	.....	34 44	59
60	Ste-Catherine do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 88	7 88	.....	.....	.....	2 00	9 88	60
61	St-Thomas do ..	93 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	107 03	200 59	.....	.....	.....	.....	200 59	61
62	Trenton do ..	6 50	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	30 25	42 75	.....	.....	.....	5 00	47 75	62
63	Toronto, bur. des examinateurs du service civil....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77 20	.....	.....	77 20	63
64	Toronto, douane.....	.....	.....	.....	.....	1,301 00	.....	.....	172 56	1,473 56	.....	.....	.....	.....	1,473 56	64
65	do salle d'exercices..	604 09	7 10	.....	.....	.....	.....	.....	50 10	661 29	90 00	.....	.....	.....	751 29	65
66	do bur. de l'ingénieur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	289 60	41 75	.....	331 35	66
67	do entrepôt de vérif.	140 68	.....	.....	.....	322 00	2,703 00	*g* 30 00	13 90	3,209 58	.....	.....	40 00	.....	3,249 58	67
68	do bureau du revenu de l'intérieur. ..	15 41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 41	.....	.....	.....	.....	15 41	68
69	do bur. de poste.....	172 48	.....	.....	.....	41 31	.....	.....	148 03	361 82	.....	.....	16 50	15 30	393 62	69
70	Walkerton do	22 37	7 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 62	.....	.....	2 00	.....	31 62	70
71	Windsor do	157 75	.....	11 00	.....	.....	.....	.....	10 00	178 75	.....	.....	4 50	9 00	192 25	71
72	En général, Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	93 80	301 30	395 10	200 00	.....	.....	.....	595 10	72
	Total pour Ontario....	9,377 91	181 95	2,416 21	1,513 66	4,423 67	4,268 78	132 00	6,002 82	28,317 00	79,781 28	6,576 54	4,010 37	1,552 28	120,237 74	

	Manitoba.															
1	Brandon, bureau de poste.	12 00	7 91	.....	.....	13 85	.....	.....	70 50	104 26	.....	.....	.....	10 00	114 26	1
2	Winnipeg, b. de l'architecte	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205 72	205 72	2
3	do bureau du bois de la Couronne	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32 37	32 37	.....	.....	159 00	11 75	203 12	3
4	do douane	22 35	.....	.....	.....	14 60	.....	.....	15 83	52 78	.....	.....	70 50	10 50	133 7[illegible]	4
5	do b'reau des terres féd	47 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47 00	.....	.....	35 54	4 20	86 74	5
6	do b. de l'ingénieur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 00	8 00	.....	451 50	.....	.....	459 50	6
7	do entrepôt de vérif	41 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 11	45 66	.....	.....	.....	16 70	62 36	7
8	do dép. des immig.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	1 50	8
9	do bureau du rev. de l'int.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	176 10	8 25	184 35	9
10	do bureau de poste	334 64	7 45	15 30	.....	9 20	.....	.....	30 90	397 49	.....	.....	27 03	65 42	489 94	10
11	En général, Manitoba.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 70	7 15	56 85	1,900 00	.....	.....	21 55	1,978 40	11
	Total pour Manitoba..	457 54	15 36	15 30	.....	37 65	.....	49 70	168 86	744 41	1,900 00	451 50	468 17	355 59	3,919 67	
	Territoires du Nord-Ouest.															
1	Battleford, bur. d. sauvages	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 38	2 38	.....	.....	.....	.....	2 38	1
2	Calgary, palais de justice..	68 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68 00	.....	.....	.....	3 00	71 00	2
3	do bureau de poste..	459 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23 03	482 04	.....	.....	153 65	9 55	645 24	3
4	Edmonton, bur. des terres féd	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 50	2 50	.....	.....	.....	.....	2 50	4
5	do bur. des terres et d'enreg ...	22 50	.....	.....	.....	10 95	.....	.....	189 35	222 80	.....	.....	.....	5 00	227 80	5
6	Lethbridge, bur. de poste..	223 60	.....	.....	.....	21 75	.....	.....	142 56	387 91	.....	.....	.....	.....	387 91	6
7	Macleod, palais de justice..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	.....	.....	250 00	7
8	Maple-Creek, b. des terres féd	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 50	.....	30 50	8
9	Moose-Jaw, pal's d. justice	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	62 00	.....	62 00	9
10	Moosomin, do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	87 75	.....	87 75	10
11	do caserne de la police à cheval..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 70	15 70	.....	.....	.....	.....	15 70	11
12	Prince-Albert, p. de justice	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50 00	50 00	12
13	do bur. d'enreg..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 10	16 10	.....	.....	.....	3 00	19 10	13
14	Qu'Appelle, bur. de l'insp. des pêcheries....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 00	.....	16 00	14
15	Régina, b. du com. des trav	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83 35	.....	.....	120 00	69 25	15 70	204 95	15
16	do douane.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58 28	83 35	.....	.....	15 90	51 00	150 25	16
17	do bur. des terres féd.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126 84	58 28	.....	.....	.....	.....	58 28	17
18	do resid. du Lt.-Gov..	79 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 70	205 94	.....	.....	268 28	.....	474 22	18
19	do bureau de poste ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 70	.....	.....	.....	15 10	37 80	19
20	Wolseley, douane.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	112 19	.....	112 19	20
21	Yorkton, b. des terres féd..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33 34	.....	33 34	21
22	T. N.-O. en général.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	33 80	283 80	953 93	.....	.....	38 03	1,275 76	22
	Total pour les T.N.-O.	852 21	.....	.....	.....	32 70	.....	250 00	716 59	1,851 50	953 93	370 00	848 86	190 38	4,214 67	

f. Fournaise neuve. *g.* Planchéiage, ouvrage de menuiserie et de peinture.

Dépenses à compte des "Edifices publics, réparations," etc.—*Fin.*

Numéro.	Nom de l'édifice.	Réparations. Ferronnerie, plomberie, etc.	Réparations aux toitures et capuchons de cheminées, etc.	Bois de service, etc.	Maçonnerie en pierre et brique, plâtrage, etc.	Peinturage, vitrage, etc.	Réparations extraordinaires.	Frais de voyages, télégrammes, etc.	Divers.	Total pour les réparations.	Gages.	Loyer.	Mobilier, tapis, etc.	Entretien des édifices, etc.	Grand total.	Numéro.
	Colombie-Britannique.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Nanaïmo, bureau de poste.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	73 00	73 00	.....	.....	.....	.....	73 00	1
2	New-Westm nster, bureau de poste	.....	8 00	.....	.....	.....	.....	.....	78 00	86 00	.....	.....	.....	.....	86 00	2
3	Vancouver, mag. militaire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00	25 00	.....	.....	.....	.....	25 00	3
4	do bur. de poste.	207 15	16 06	.....	.....	10 34	.....	.....	19 85	253 40	.....	.....	70 75	.....	324 15	4
5	Victoria, douane	16 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29 40	45 80	.....	.....	139 75	12 00	197 55	5
6	do bur. de l'ingén	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12 00	12 00	.....	804 00	45 29	.....	861 29	6
7	do hôpit. de la mar.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 56	16 56	.....	.....	.....	3 00	19 56	7
8	do bur. de poste	53 15	.....	.....	.....	15 70	.....	.....	216 05	284 90	.....	.....	9 15	38 65	332 70	8
9	William's-Head, st. d. quar.	261 75	6 00	8 93	23 43	.....	700 00	*h* 60 50	346 42	1,407 03	172 00	.....	.....	60 00	1,639 03	9
10	En général, C.-B.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 99	8 99	56 00	.....	.....	5 22	70 21	10
	Total pour la C.-B.	538 45	30 06	8 93	23 43	26 04	700 00	60 50	825 27	2,212 68	228 00	804 00	264 94	118 87	3,628 49	

RÉCAPITULATION.

Provinces maritimes	2,560 66	53 70	176 81	2,014 41	822 52	2,244 97	541 75	2,483 15	10,897 97	575 00	2,880 14	1,224 77	447 37	16,025 25
Québec	2,044 71	847 51	219 50	135 00	369 68	.....	526 79	3,214 44	7,357 63	901 32	1,315 30	656 97	3,740 45	13,971 67
Ontario	9,377 91	181 95	2,416 21	1,513 66	4,423 67	4,268 78	132 00	6,002 82	28,317 00	79,781 28	6,57[illegible] 54	4,010 37	1,552 28	120,237 47
Manitoba	457 54	15 36	15 30	.....	37 65	.....	49 70	168 86	744 41	1,900 00	451 50	468 17	355 59	3,919 67
Territories du Nord-Ouest	852 21	.....	.....	.....	32 70	.....	250 00	716 59	1,851 50	953 93	370 00	848 86	190 38	4,214 67
Colombie-Britannique	538 45	30 06	8 93	23 43	26 04	700 00	60 50	825 27	2,212 68	228 00	804 00	264 94	118 87	3,628 49
Grands totaux	15,831 48	1,128 58	2,836 75	3,686 50	5,712 26	7,213 75	1,560 74	13,411 13	51,381 19	84,339 53	12,397 48	7,474 08	6,404 94	161,997 22

h. Construction d'un chemin conduisant au quai.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU MINISTÈRE DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1er JUILLET 1895 AU 30 JUIN 1896

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISÉS DU CANADA, CHAPITRE 37, SECTION 28

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
1897

[N° 10—1897.]

INDEX

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
A			
ACCIDENTS :—			
Chemin de fer Intercolonial		I	65
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard		I	94
Chemins de fer en général. *Voir aussi* "Statistique des chemins de fer".		I	31
ARCHIBALD, M. P. S. *Voir* "Ingénieur en chef de l'Intercolonial"		I	38-73
B			
BLAIR, l'hon. A. G. *Voir* "Rapport du ministre"	ix		
BOYD, M. J. *Voir* "Canal du Saut-Sainte-Marie".		I	97
BROWN, M. F. R. F. *Voir* "Surintendant de la division mécanique"		I	55
C			
CANAL TRENT :—			
Description des travaux	lxxvii	I	
Dépenses		II	21
Exploitation et entretien		I	26
Nouveaux travaux	lxxix		
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	113
Niveau de l'eau à chaque écluse		I	116
CANAL WELLAND :—			
Dommages faits aux propriétés		I	148
Description du canal, etc.	lxvii		
Dépenses		II	13
Amendes perçues		I	149
Ancien canal		I	144
Exploitation et entretien		I	28
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	138
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	149
CANAUX DE WILLIAMSBURG :—			
Description des travaux	lxiv		
Dépenses		II	12
Exploitation et entretien		I	27, 133
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	126, 133
CHAPPELL, M. J. J., comptable, division du matériel		I	88
COMPTABLE en chef de l'Intercolonial—Relevés du		I	48
Embranchement de Windsor		I	74
CARTES accompagnant le rapport		I	1
COMPTABLE de la division mécanique de l'Intercolonial		I	60
CANAL MURRAY :—			
Description des travaux	lxvi		
Equipement		I	20
Dépenses		II	20
Exploitation et entretien		I	26
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	134
COMITÉ des chemins de fer du Conseil privé—Rapport du secrétaire		I	155
CHEMIN de fer Oxford et New-Glasgow—Dépenses de construction		II	36
CANAL RIDEAU :—			
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	117
Dépenses		II	17
Description des travaux	lxxiv		
Exploitation et entretien		I	26
Embranchement de Perth	lxxv		
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	122
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE :—			
Construction et exploitation	lxix	I	16
Dépenses		II	23
Rapport du surintendant		I	97

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
C			
CANAL DE SOULANGES :—			
Construction		I	16
Description des travaux	lxxx		
Rapport de l'ingénieur		I	100
Dépenses		II	24
CANAL DE SAINT-PIERRE :—			
Description des travaux	lxxx	I	22
Dépenses de construction		II	5
Exploitation et entretien		I	28
Rapport de l'éclusier et receveur		I	151
CHEF d'exploitation des chemins de fer de l'Etat—Rapport du :—			
Intercolonial		I	33
Ile du Prince-Edouard		I	76
Embranchement de Windsor		I	72
CHEMIN de fer de l'Ile du Prince-Edouard :—			
Accidents		I	94
Comptable et trésorier, états de comptes		I	82
Comptes du capital et du revenu	xviii		
Dépenses de construction		II	38
Rapport du chef d'exploitation		I	76
Longueur de la ligne	xviii		
Comptable de la division mécanique		I	88
Matériel roulant		I	13
Frais d'exploitation		I	13
Rapport du surintendant		I	77
CANAL DU RAPIDE PLAT :—			
Agrandissement		I	21
Entretien		I	133
Description des nouveaux travaux	lxv		
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	126-133
CANAL TAY, dépenses—*Voir* " Canal Rideau "		II	22
CANAL DES GALOPS :—			
Construction		I	128
Agrandissement		I	21
Améliorations		I	22
Entretien		I	134
Nouveaux travaux	lxv		
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	128
CANAL DE GRENVILLE :			
Description des travaux	lxxiii		
Dépenses		II	15
Exploitation et entretien		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	106
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	111
CANAL DE LACHINE :—			
Construction		I	19
Dépenses		II	7
Agrandissement	lxi		
Amendes perçues		I	112
Exploitation et entretien		I	23
Rapport de l'ingénieur-dirigeant		I	103
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	108
CANAL DE CORNWALL :—			
Construction et agrandissement		I	20
Description des travaux	lxiii		
Dépenses		II	11
Exploitation et entretien		I	27-131
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	123-131
CANAL DE CULBUTE :—			
Dépenses		II	16
Exploitation		I	25
COMMISSION des voies de grande navigation—Rapport des Etats-Unis	lxxxi	VII	3
CHEMIN de fer de Prolongement-Est—Dépenses de construction		II	33
CANAL DE LA POINTE FARRAN :—			
Construction		I	20
Description des travaux	lxiv		
Entretien		I	133
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	126-133

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
C			
CHEMIN de fer Canadien du Pacifique :—Travaux d'arbitrage dans la Colombie-Britannique	xiv	I	14
Dépenses de construction		II	39
Rapport de l'ingénieur-inspecteur		I	95
CHEMIN de fer du Cap-Breton :—Dépenses de construction		II	35
CANAL de Carillon :—			
Amendes perçues		I	112
Description du canal	lxxiii		
Dépenses		II	15
Exploitation et entretien		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	106
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	111
CHEMIN de fer d'embranchement de Carleton :—Dépenses de construction		II	34
CANAL de Chambly :—			
Description du canal	lxxvii		
Dépenses		II	19
Amendes perçues		I	112
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	107
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	109
CHEMIN de fer Annapolis et Digby :—Dépenses pour construction		II	40
COMPTABLE et auditeur du ch. de fer I.P.-E.—Relevés		I	82
COMPTABLE du département :—Relevés		II	3
Dépenses pendant l'exercice		II	3
" pour construction et entretien des canaux		II	5
" et recettes de l'Intercolonial		II	32
Remboursements de péages de canaux		II	31
Péages perçus sur chaque canal		II	26
Loyers de chutes d'eau, etc		II	30
Subventions aux chemins de fer		II	42
CANAL de la Baie-Verte :—Dépenses pour levé hydrographique		II	6
CANAL de Beauharnois :—			
Description	lxii		
Dépenses		II	8
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	105
Profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse		I	109
D			
DESBARATS, M. G. J.—*Voir* " Travaux d'arbitrage du C. P. R		I	95
DEVLIN, M. R.—*Voir* " Statistique des canaux "		V	3
DOULL, M. W. S.—*Voir* " Etats divers."		IV	3
Dépenses pour les canaux	lvi	II	3
DIVISION de Montréal (canaux).—Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	103
Canal de Beauharnois		I	105
Canaux de Carillon et de Grenville		I	106
Canal de Chambly		I	107
Profondeur d'eau sur les buscs		I	108
Amendes perçues		I	112
Canal de Lachine		I	103
Ecluse de Sainte-Anne		I	105
Ecluse de Saint-Ours		I	106
DIVERS états :—			
Contrats concernant subventions pour aider à la construction de chemins de fer		IV	10
Contrats passés		IV	3
Terres cédées par le ministère		IV	20
Propriétés achetées ou endommagées		IV	12
Chutes d'eau et autres propriétés louées		IV	6
DIVISION du Saint-Laurent :—			
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	123–131
Profondeur de l'eau sur les buscs			136

——	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
E			
ECLUSE DE SAINTE-ANNE :—			
Description des travaux	lxxii		
Dépenses		II	14
Exploitation et entretien		I	25
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	105
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	110
ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS :—			
Description des travaux	lxxvi		
Dépenses		II	18
Exploitation et entretien		I	24
Rapport de l'ingénieur-surintendant		I	106
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	110
EMBRANCHEMENT DE WINDSOR :—			
Comptable et trésorier—Etat de compte		I	74
Rapport de l'ingénieur en chef		I	72
Description du chemin	xviii		
Recettes		I	12
Longueur de la route		I	4
H			
HUGGAN, M. *Voir* "Comptable et auditeur, ch. de fer I.P.-E."		I	82
I			
INGÉNIEUR EN CHEF et député du ministre—Rapport du :—			
Accidents sur les chemins de fer pendant l'exercice		I	31
Canal de Beauharnois—Exploitation et entretien		I	24
Chemin de fer du Pacifique—Travaux d'arbitrage		I	14
Statistique des canaux		I	30
Canal de Carillon et Grenville—Exploitation et entretien		I	25
Canal de Chambly—Exploitation et entretien		I	24
Canal de Cornwall—Construction et agrandissement		I	20
Exploitation et entretien		I	27
Canal de Culbute		I	25
Dates de l'ouverture et de la clôture des canaux		I	22
Dimension des écluses des différents canaux		I	23
Canal de la Pointe Farran—Construction		I	20
Canal des Galops—Agrandissement		I	21
Améliorations		I	22
Pièces incluses dans le rapport		I	3
Canal de Lachine—Construction et agrandissement		I	19
Exploitation et entretien		I	23
Canal du lac Saint-Louis		I	19
Longueur des chemins de fer du Canada		I	31
Canal Murry—Equipement		I	20
Exploitation et entretien		I	27
Opérations des chemins de fer de l'Etat		I	5
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard		I	13
Statistique des chemins de fer		I	31
Subventions aux chemins de fer		I	29
Chemins de fer sous le contrôle de l'Etat		I	4
Canal du Rapide-Plat—Agrandissement		I	21
Canal Rideau—Exploitation et entretien		I	26
Matériel roulant des chemins de fer		I	32
Canal du Saut-Sainte-Marie—Construction		I	16
Canal de Soulanges—Construction		I	16
Ecluse de Sainte-Anne—Construction et entretien		I	25
Ecluse de Saint-Ours—Construction et entretien		I	24
Canal de Saint-Pierre—Entretien		I	28
Canal de la Vallée de la Trent—Construction		I	19
Exploitation et entretien		I	26
Canal de Welland—Exploitation et entretien		I	28
Canaux de Williamsburg—Exploitation et entretien		I	27
Embranchement de Windsor		I	12
INGÉNIEUR EN CHEF de l'Intercolonial—Rapport de		I	38
Embranchement de Windsor		I	72

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

A Son Excellence le Très-honorable sir John Campbell Hamilton-Gordon, comte d'Aberdeen, etc., etc., gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des chemins de fer et canaux du Canada couvrant le dernier exercice compris entre le 1er juillet 1895 et le 30 juin 1896.

Le tout respectueusement soumis,

ANDREW G. BLAIR,
Ministre des chemins de fer et canaux.

MATIÈRES.

—	Partie.	Pag
Rapport de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.....	.....	ix-lxxxi
Rapport du député du ministre et ingénieur en chef, y compris rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat et des contrôleurs des canaux	I	3–151
Rapport du secrétaire du comité des chemins de fer du Conseil privé..	I	155
Relevés du comptable du département.....	II	3–47
Chemins de fer subventionnés—Lois les concernant....	III	3–52
Divers états, y compris—		
Contrats conclus.....	IV	3
Propriétés publiques louées	IV	6
Propriétés achetées ou endommagées.....	IV	12
Statistique des canaux, 1895.....	V	3–175
Statistique des chemins de fer, 1896.	VI	3–80
Rapport de la commission des voies de grande navigation..... .	VII	3–23

[*Pour l'annexe voir la fin du volume.*]

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
I			
INSPECTEUR des canaux—Rapport de l'		I	152
INTERCOLONIAL :—			
Accidents		I	66
Comptable et trésorier—Etats de compte		I	48
Comptes du capital et du revenu	xvi		
Rapport de l'ingénieur en chef		I	38
Description de la route	xvi		
Dépenses		II	32
Rapport du chef d'exploitation		I	33
Longueur de la route	xv	I	4
Comptable de la division mécanique		I	60
Surintendant de la division mécanique		I	55
Matériel roulant		I	7
Statistique du trafic		I	6
Frais d'exploitation		I	8, 36
L			
LAC SAINT-LOUIS		I	104
Dépenses		II	10
LIGNE directe entre Montréal et l'Europe, dépenses de construction		II	37
LE SAINT-LAURENT et les lacs :—			
Description de la route	lix		
Dépenses pour levés hydrographiques		II	9
Levés hydrographiques		I	130
Profondeur de l'eau sur les buscs		I	137
M			
MACDONALD, M. A. *Voir* "Surintendant du ch. de fer I. P.-E."		I	77
MARCEAU, M. E. *Voir* "Division de Montréal"		I	103
MATHESON, M. J. D. *Voir* "Canal Saint-Pierre"		I	151
MONRO, M. T., *Voir* "Canal Soulanges"		I	100
MINISTRE—Rapport du :—			
Canal de Beauharnois	lxii		
Canaux en général—			
Dépenses pour travaux	lvi		
Revenu	lvii		
Canal de Carillon	lxxiii		
Chemin de fer Canadien du Pacifique—transactions de l'Etat	xii, xxiii		
Canal de Chambly	lxxvi		
Canal de Cornwall	lxiii		
Commission des cours de grande navigation	lxxxi		
Canal de la Pointe Farran	lxiv		
Canal des Galops	lxv		
Canal de Grenville	lxxiii		
Chemin de fer Intercolonial—description du chemin	xv		
Compte du capital	xvi		
Compte du revenu	xvi		
Statistique du trafic	xvi		
Canal de Lachine—travaux d'agrandissement	lxi		
Subvention en terres	xlvii		
Route de Montréal, Ottawa et Kingston	lxxii		
Canal Murray	lxvi		
Canal Rideau—division de Perth	lxxix		
Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard—longueur et description de la ligne	xviii		
Compte du capital	xviii		
Compte du revenu	xviii		
Chemins de fer—			
Dépenses de construction	x		
Subventions	xi		
Exploités en Canada	ix		
Par l'Etat	xv		
Sommaire de la statistique	ix		
Canal du Rapide Plat	lxv		
Canaux du Richelieu et du Lac Champlain	lxxv		
Navigation du Rideau et embranchement de Perth	lxxiv		

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
M			
MINISTRE—Rapport du—*Suite.*			
Canal du Saut-Sainte-Marie	lxix		
Canal de Soulanges	lxxx		
Service du *Stanley* entre l'Ile du Prince-Edouard et le Nouv.-Brunswick	xviii		
Lignes subventionnées	xix		
Ecluses de Sainte-Anne	lxxii		
Fleuve Saint-Laurent et les lacs—description des canaux	lix		
Ecluse et barrage de Saint-Ours	lxxvi		
Canal de Saint-Pierre	lxxx		
Communication transcontinentale—tableau des distances	xi		
Canal de Trent	lxxvii		
Canal Welland	lxvii		
Canaux de Williamsburg	lxiv		
Embranchement de Windsor	xvii		
P			
PHILLIPS, M. A. T.—*Voir* "Canal Rideau"		I	117
POTTINGER, M. D.—*Voir* "Chef d'exploitation"		I	33
R			
REVENU des canaux	lvii	I	152
RIVIÈRE RICHELIEU et lac Champlain	lxxv		
RIDOUT, M. T. *Voir* "Statistique des chemins de fer"		VI	3
ROGERS, M. R. B. *Voir* "Canal de Trent"		I	113
RUBIDGE, M. T. S. *Voir* "Division du Saint-Laurent"		I	123-131
ROUTE TRANSCONTINENTALE par chemins de fer	xi		
S			
STATISTIQUE DES CANAUX :—			
Rapport de l'ingénieur en chef		I	30
Commerce de transport étranger		V	27
Prix de transport du grain		V	15
Commerce de transit		V	25
Recettes	lviii	V	3
Comparaison de différentes routes des Etats-Unis		V	10
Fret à destination de l'est et de l'ouest		V	8
Exportations de Chicago par les lacs		V	14
Grain descendu par le canal Welland		V	4
" à Montréal par le G.-T. et le C.P		V	5
" " par les canaux		V	5
" aux ports maritimes par les voies concurrentes		V	5
Transbordement du grain à Kingston		V	6
C. Tonnage de certains articles passés par les canaux de New-York		V	30
D. " " " le canal Welland		V	32
E. " " acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié		V	34
" " acquittés à Oswégo par le canal Erié		V	35
F. " " " " Welland		V	36
G. " " passés par le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis		V	37
H. Quantité des céréales passées par le canal Welland et les canaux de New-York, et transportées par les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence		V	38
I. Fret descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains		V	39
Fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains		V	44
Fret passé par le canal Welland en descendant et en montant		V	45
J. Liste des gros navires allégés à Port-Colborne		V	46
K. Fret descendu du lac Erié à Montréal		V	58
L. Fret monté de Montréal au lac Erié		V	60
M. Fret passé par le canal Welland, allant de ports américains à des ports américains		V	62

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
S			
STATISTIQUE DES CANAUX—*Suite.*			
N. Navires chargés de grain partis de ports à l'ouest de Port-Colborne et allant à Montréal ; quantité de grain transbordée à Kingston et quantité transportée à Montréal		V	64
Récapitulation du relevé N		V	65
O. Quantité de grain descendu par le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains		V	66
P. Récapitulation du relevé O		V	67
Q. Etat comparatif de la quantité de grain descendu à Kingston en 1894-95		V	68
R. Navires, tonnage, passagers et fret descendus par les rapides du Saint-Laurent		V	68
S. Houille passée par le canal Welland		V	69
T. " par les canaux du Saint-Laurent		V	69
U. Fret descendu par le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité destinée aux ports d'Ontario et aux ports américains		V	70
Récapitulation du relevé U		V	82
V. Sommaire du fret descendu par le canal Welland, sur lequel pleins péages ont été payés		V	85
Etat comparatif des recettes sur tous les canaux en 1894 et 1895		V	88
Etat comparatif du grain et du bois passés par les canaux en 1894 et 1895		V	90
Statistique du trafic des canaux		V	92
1. Welland, détails du trafic		V	92
2. " " de plein parcours		V	96
3. " " intermédiaire		V	100
4. Saint-Laurent, détails du trafic		V	104
5. " " de plein parcours		V	108
6. " " intermédiaire		V	112
7. Ottawa, détails du trafic		V	116
8. Chambly "		V	120
9. Rideau "		V	123
10. Saint-Pierre "		V	126
11. Vallée de la Trent, détails du trafic		V	127
12. Murray "		V	130
13. Saut-Sainte-Marie "		V	133
14. Trafic sur ces canaux, d'après classification		V	136
15. Sommaire du trafic sur ces canaux		V	142
16. Péages perçus chaque mois sur tous les canaux		V	148
17. Nombre, tonnage, etc., des navires passés par tous les canaux		V	150
18. Tableau comparatif du trafic total passé par tous les canaux		V	154
19. Nombre et tonnage des navires passés par le canal Welland		V	155
20. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux du Saint-Laurent		V	158
21. Nombre et tonnage des navires passés par les canaux Rideau, Ottawa et Chambly		V	161
22. Tarif revisé des péages		V	164
STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER :—			
Accidents (fatals) pendant l'exercice		VI	6
Sommaire des accidents	xii	VI	58
Aide (gouvernement et municipalité) promise aux chemins de fer terminés et en construction		VI	5
Aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements		VI	63
" " municipalités		VI	69
Sommaire de l'aide accordée		VI	80
Capital—Etat du capital employé		VI	16
Particularité de construction des chemins de fer		VI	20
Rapport de l'ingénieur en chef		I	31
Recettes		VI	46
Fret transporté		VI	40
Développement des chemins de fer depuis 1835		VI	3
Lignes appartenant à des compagnies de houille et de fer	xix	VI	6
Situation des chemins de fer		VI	7
Capital nominal acquitté		VI	5
Opérations et milles parcourus		VI	34
Frais d'exploitation		VI	52
Matériel roulant		VI	28
Sommaire du capital, opérations, etc		VI	4

—	Page dans le rapport du ministre.	Partie.	Page.
S			
SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER :—			
Subventions en argent accordées et payées		III	3
" de montants fixes		III	4
Rapport de l'ingénieur en chef à ce sujet		I	29
Subventions en terres		III	6
" par des crédits		III	5
" par de vieux rails en fer		III	5
Prêt de vieux rails en fer		III	5
Lois sanctionnant les subventions :—			
En argent		III	7
En terres		III	48
SCHREIBER, M. C. *Voir* "Ingénieur en chef et député du ministre"		I	3–155
SHANNON, M. L. *Voir* "Comptable du ministère"		II	3
SUTTON, M. J. *Voir* "Comptable de la division mécanique"		I	60
SURINTENDANT de la division mécanique de l'Intercolonial		I	55
T			
TARIF revisé des péages sur les canaux		V	164
THOMPSON, M. W. G. *Voir* "Canal Welland"		I	138
W			
WILLIAMS, M. T. *Voir* "Comptable en chef et trésorier"		I	48, 74
WITTON, M. H. B. *Voir* "Inspecteur des canaux"		I	152

CARTES

ACCOMPAGNANT LE RAPPORT DU MINISTRE.

CHEMINS DE FER.

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Écosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Édouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et parties du Maine et de Québec.
4. do do do y compris Montréal.
5. Ontario-est et partie de Québec.
6. Ontario-ouest.
7. Nord du lac Supérieur.
8. Du lac Supérieur au Manitoba.
9. Manitoba et Assiniboine.
10. Assiniboine et Saskatchewan.
11. Assiniboine et Alberta aux Montagnes-Rocheuses.
12. Colombie-Britannique.

CANAUX.

13. Canaux du Saint-Laurent, de l'Ottawa, de Rideau et du Richelieu.
14. Canal Welland.
15. Canal de Trent et Murray.
16. Canal du Saut-Sainte-Marie, et canal de St. Mary's Falls, Michigan.

RAPPORT

1895-96.

A Son Excellence
Le comte d'Aberdeen,
Gouverneur général.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—J'ai l'honneur de présenter le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, se trouvent dans les annexes.

Ci-joint (annexe n° 2) on trouvera des relevés des sommes dépensées pendant le dernier excercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère, aussi des relevés qui indiquent les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction, sur chacun des chemins de fer de l'Etat et sur le chemin de fer Canadien du Pacifique en ce qui concerne le gouvernement; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés, et les chiffres totaux qu'ont atteints les subventions payées.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Dans une annexe se trouve un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis pour l'exercice terminé le 30 juin 1896, par les compagnies de chemin de fer canadiens, en conformité de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer au Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits généraux suivants qui ressortent de ces relevés offrent de l'intérêt.

Le nombre des chemins de fer en exploitation, y compris les deux appartenant à l'Etat, l'Intercolonial et celui de l'Ile du Prince-Edouard, était de 130; un certain nombre cependant sont affermés ou appartiennent à des compagnies qui se sont fusionnées, et indépendamment des chemins de fer de l'Etat, le nombre des compagnies maîtresses est aujourd'hui de 77.

---

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a étendu le sien jusqu'au 30 septembre 1896. Les renseignements relatifs aux lignes subventionnées dans le cours des années précédentes s'étendent dans le rapport général jusqu'à la fin de décembre, ce qui donne le résultat des travaux de l'année. Cette année, toutefois, on a jugé nécessaire de restreindre l'exposé aux opérations de l'exercice.

Le nombre de milles de chemins de fer terminés était de 16,387, soit une augmentation de 296 milles, outre 2,106 milles de voies de garage ou d'évitement. Il y avait 16,137 milles en rails d'acier, et 16,270 milles en exploitation.

Le capital versé s'élevait à $899,817,900, ce qui accuse une augmentation de $5,177,341. En ceci, cependant, il est nécessaire d'attirer l'attention à la note au bas de la page 32 de l'annexe, partie I., page 32. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $50,545,569, soit une augmentation de $3,760,082, et les frais d'exploitation à $35,042,655, soit une augmentation de $2,292,986, comparée à l'année précédente, ce qui porte les recettes nettes de l'année à $15,502,914, soit une augmentation de $1,467,096. Les trains ont transporté 14,810,407 voyageurs, soit une augmentation de 822,827, et le transport des marchandises s'est élevé à 24,266,825 tonnes, soit une augmentation de 2,742,404 tonnes. Le nombre total de milles parcourus par les convois a été de 44,500,602, soit une augmentation de 3,838,712 milles. Le relevé des accidents constate que 11 voyageurs ont été tués, mais dont pas un n'a dû sa mort soit à une collision ou à un déraillement.

DÉPENSES DES CHEMINS DE FER.—COMPTE DU CAPITAL.

AVANT ET DEPUIS LA CONFÉDÉRATION.

La liste qui suit indique la somme totale, portée au compte du capital, que le gouvernement a employée à l'exécution des travaux de chemins de fer, comprenant la période avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1896.

DÉPENSES DU GOUVERNEMENT AUTRES QUE PAR SUBVENTION.

(*a.*) Réseau du chemin de fer Intercolonial tel qu'établi par l'acte 54-55 Vic., ch. 50 (1891)	$55,267,044 63
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.....	3,750,565 38
Chemin de fer Montréal et Ligne Courte Européenne	333,942 72
(*b*) Embranchement de Carleton.....	48,410 48
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Travaux exécutés par l'Etat et transportés à la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, y compris les sommes payées conformément à la sentence arbitrale pour travaux dans la C.-B.	31,079,833 27
Chemin de fer Canadien du Pacifique—Autres dépenses pour arpentages, explorations, lignes télégraphiques, le chemin Dawson, l'écluse de Fort-Frances, etc.....	6,639,581 43
(*c.*) Chemin de fer Annapolis et Digby.....	119,225 80
Total des dépenses faites par l'Etat sur les chemins de fer.....	$98 238,603 71

(*a.*) Certaines sommes, total, $296,872,90, primitivement portées au capital et employées avant la confédération sur des chemins de fer qui sont devenus une partie de l'Intercolonial, ont été subséquemment portées au "fonds consolidé", (*voir* la note du comptable, partie II, p. 32. Elles ne sont pas comprises dans l'état qui précède.

(*b.*) Ce qui est la différence entre $88,410.48 dépensés par l'Etat et la somme de $40,000 versée entre les mains de celui-ci en mars 1893 par la municipalité de Saint-Jean, à laquelle le chemin a été transporté.

(*c.*) Ce qui représente la dépense en sus de la somme de $500,000 accordée à titre de subvention par l'acte spécial 52 Vic., ch. 8 (1889), somme qui est maintenant comprise dans les "subventions aux chemins de fer" au titre de "Chemins de fer de l'Ouest" (*voir* relevés du comptable, p. 47, partie II), cette section ayant été transférée à cette compagnie.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Chemin de fer Canadien du Pacifique	$25,000,000 00
(*d.*) Chemin de fer Canadien du Pacifique—Prolongement jusqu'à Québec	1,500,000 00
(*e.*) Chemin de fer Canada-Central	1,525,250 00
Chemin de fer des comtés de l'Ouest (Annapolis et Digby)	500,000 00
(*f.*) Autres chemins de fer	13,135,282 03
Total payé comme subventions	$41,660,532 03
Total des dépenses—compte du capital	$138,899,135 74

Cette somme ne comprend pas la subvention annuelle de $186,600 payable pendant vingt ans à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest à compter du 1er juillet 1889; non plus que le versement annuel de la somme de $119,600 au gouvernement provincial de Québec, soit 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 concédée par l'Acte 47 Vict., chap. 8 (1884) pour la ligne entre Ottawa et Québec, lequel montant a été transféré au compte de la dette publique comme passif. (*Voir* comptes publics de 1895-96, p. x.) Le ministère des finances s'occupe de ces deux articles de compte.

La somme dépensée chaque année paraît aux relevés du comptable, partie II.

ROUTE TRANSCONTINENTALE PAR CHEMINS DE FER CANADIENS.

DE HALIFAX OU SAINT-JEAN À MONTRÉAL.

Il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours, comme suit (les noms adoptés sont ceux des lignes principales) :

	Milles.	
Route du chemin de fer Intercolonial—		
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
Le Grand-Tronc	173	
		848
(Ou par bateau-passeur de Lévis à Québec et de là par le chemin de fer du Nord, chemin de fer Canadien du Pacifique, 173 milles.)		
Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—		
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine-Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
Par le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
		755

(*d.*) Sur cette somme $970,000 ont été employées à l'achat d'obligations du chemin, lesquelles fure subséquemment annulées sous l'empire de l'acte 54-55 Vict., chap. 11.
(*e.*) Y compris $85,250 remboursées à la ville de Pembroke.
(*f.*) Y compris la valeur des vieux rails transférés.

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick	90	
Par le chemin de fer Maine-Central	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

Route du chemin de fer Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
Par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
Par le chemin de fer Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
Par l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		814

DE MONTRÉAL À LA COTE DU PACIFIQUE.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NOTE —On trouvera dans le rapport annuel du département pour l'exercice 1887 un état quelque peu détaillé des affaires du gouvernement avec cette compagnie.

Ligne-mère.

		Milles.
De Québec à la Jonction Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
De Montréal (à la tête des eaux transatlantiques de la navigation à la Jonction Saint-Martin)		13
De la Jonction Saint-Martin à Callander		331
Pour cette partie la Cie a été directement subventionnée par l'Etat en vertu de son contrat.		
De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg)	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213	
		2,547
De Port Port-Moody à Vancouver, Burrard Inlet		15
Total de Montréal à Vancouver		2,906

Ce chemin a été ouvert à la circulation d'une extrémité à l'autre le 28 juin 1886.

L'acte 51 Vict., ch. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, d'un point quelconque à ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le

paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de quinze millions de piastres, pendant une periode n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de cinquante millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888 après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil du premier du même mois, et cette hypothèque, qui constitue la dite garantie, couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

L'acte passé en 1891, 54–55 Vic., ch. 11, concernant la partie du chemin de fer du Pacifique dite chemin de la Rive-Nord, a autorisé l'annulation des bons hypothécaires de cette partie du chemin de fer, dont une valeur de $1,108,626 avait été achetée par le gouvernement pour la somme de $970,000 (partie d'une somme de $1,500,000 votée par le gouvernement dans le cours des années 1884-85 pour assurer au port de Québec accès pour les trains et le commerce du chemin de fer Canadien du Pacifique), et l'acquit de cette compagnie de toute créance relative à ces obligations. L'acte imposait pour condition que la compagnie passerait un acte de convention par lequel elle s'obligerait à terminer et fournir avec toute diligence les travaux et le matériel suivant, savoir :—

"Matériel roulant, y compris wagons-lits, wagons à voyageurs et à bagages, wagons-poste et à messageries, locomotives et wagons à marchandises, de qualité égale à ceux qui servent sur les autres parties du réseau ferré de la compagnie, ce qui entraînerait une dépense d'environ trois cent cinquante mille piastres.

"Améliorations sur toute la ligne entre la jonction Saint-Martin et la cité de Québec, de manière à rendre cette section aussi parfaite que les autres sections du Pacifique Canadien, y compris les facilités additionnelles pour les voyageurs à presque chaque station, une augmentation d'espace pour la manutention du fret, l'allongement des quais et des voies de garage, de nouveaux garages pour le développement du trafic de la pierre, du bois et autres exploitations, la substitution de ponts en fer aux ponts de bois sur la ligne du chemin de fer de la Rive-Nord, et la construction des travaux spéciaux suivants :

(1.) Dans la cité de Québec :

(*a.*) Un élévateur à grain.
(*b.*) Un hangar à farine.
(*c.*) Les améliorations et facilités locales qui seront nécessaires pour le mouvement du trafic de cette cité ;

(2.) A Trois-Rivières :

(*a.*) Un élévateur à grain ;
(*b.*) Améliorations au chemin de fer de ceinture;
(*c.*) Améliorations sur l'embranchement des Piles ;

"Les dites améliorations sur la ligne entière devant entraîner une dépense d'environ trois cent mille piastres en sus de la dépense pour le matériel roulant;

"Le tout devant être complété à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux."

En exécution de cet acte et à la demande de la compagnie, un arrêté du conseil a été passé le 14 décembre 1891 exposant les faits et approuvant l'exécution d'un

projet d'acte de convention par lequel la compagnie s'obligeait à exécuter les travaux stipulés dans l'acte et à y faire les dépenses suivantes savoir :—

"Au moins deux cent mille piastres ($200,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1893, un montant total d'au moins trois cent cinquante mille piastres ($350,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1894, un montant total d'au moins cinq cent mille piastres ($500,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1895, et un montant total d'au moins six cent cinquante mille piastres ($650,000) dans le cours de l'année qui prendra fin le 1er jour d'avril 1896, sauf, pour les réparations et les renouvellements dont la nécessité n'existe pas encore, un prolongement de temps que Son Excellence le gouverneur en conseil jugera à propos d'accorder."

Le 22 décembre 1891 l'acte de convention ainsi autorisée fut régulièrement signé. Les travaux sont en cours d'exécution, mais n'ont pas encore été inspectés.

Dans la convention du 20 septembre 1886, exécutée en vertu d'un arrêté en conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie-Britannique par le gouvernement, la compagnie l'acceptant, sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880.*

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été constituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888. Les arbitres ont rendu leur décision, et elle a été communiquée au gouvernement en octobre 1891. Ce gouvernement aura à payer $579,255.20 à la compagnie, qui en demandait $12,000,000. Le chiffre de la sentence arbitrale représente la valeur d'ouvrage que, suivant les arbitres, le gouvernement aurait dû exécuter sur les sections du chemin construit par lui dans la Colombie-Britannique. La somme ainsi accordée sera dépensée sous la surveillance d'un officier du gouvernement, pour certaines améliorations du chemin.

La valeur totale des travaux ainsi exécutés jusqu'au 1er septembre 1896, suivant le rapport du fonctionnaire officiel qui en a charge, est de $568,006.15, ce qui comprend les dépenses, $202,675.20, antérieures à la date de la sentence arbitrale, ce qui laisse encore un montant de $11,249.05 à dépenser. On verra à l'annexe, partie I, p. 95, le rapport de l'ingénieur qui a surveillé les travaux exécutés.

Il est à remarquer que pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896, la compagnie a exploité au Canada 6,211 milles de chemin de fer, y compris les lignes affermées, et que les recettes brutes ont été de $20,175,384.99 (contre 6,159 milles de chemin, et $17,912,273.60 de recettes pendant l'exercice précédent). Le total des frais d'exploitation s'est élevé à $12,202,360.50, laissant une recette nette de $7,973,024.49, soit une augmentation de $1,343,356.89 sur les recettes nettes de l'exercice précédent. La compagnie a transporté 3,036,619 voyageurs et 4,576,633 tonnes de marchandises. Ces chiffres, *qui ne s'appliquent qu'au trafic sur le territoire canadien*, sont extraits de l'état attesté de la compagnie fourni conformément aux exigences de l'Acte des chemins de fer. (*Voir* statistique des chemins de fer, partie VI.)

*Date du contrat de la compagnie.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat sont: le chemin de fer Intercolonial, l'embranchement de Windsor (entretien seulement) et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, faisant une longueur totale de 1,397½ milles.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation ; ils sont donnés aux annexes, partie I, où l'on trouvera des rapports par l'ingénieur en chef du ministère, le directeur général des chemins de fer de l'Etat, et les contrôleurs généraux de ces chemins.

Les comptes du revenu général de 1895-96 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pendant le dernier exercice.

Le régime de l'Intercolonial comprend 1,142 milles en exploitation. Les recettes se sont élevées à $2,957,640.10, et les frais d'exploitation à $3,012,827.62, ce qui accuse une perte de $55,187.52.

L'embranchement Windsor est entretenu, mais non pas exploité, par l'Etat, qui reçoit un tiers du total des recettes. Sa longueur est de trente-deux milles. Les recettes de l'Etat ont été de $36,561.83, et les frais d'entretien $16,476.46, ce qui a laissé un profit de $20,685.37.

Le chemin de l'Ile du Prince-Edouard a 211 milles de longueur. Les recettes se sont élevées à $149,654.78 et les frais d'exploitation à $232,905.69 ; les pertes de l'exercice se trouvant conséquemment de $78,662.02.

Les recettes brutes de toutes les voies ferrées de l'Etat pendant le dernier exercice se sont élevées à $3,140,678.47, et si on les compare à celles de l'année précédente elles accusent une augmentation de $11,228.10. Les frais d'exploitation se sont élevés à $3,254,442.64, soit une augmentation de $69,994.64. Les réparations et la reconstruction de quais sur l'Intercolonial, surtout de ceux situés à Halifax et à Richmond, qui avaient été détruits par le feu, comme il a été mentionné au rapport de l'année dernière, sont la cause en grande partie de cette augmentation, cet item des dépenses s'élevant à $72,080.28, contre $7,824.78 l'année précédente.

Les pertes nettes des opérations de l'année ont été de $113,764.17.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer Intercolonial passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir : Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord. Il se relie au Grand-Tronc à la Jonction Chaudière, et au chemin de fer Canadien du Pacifique à Québec (par bateau-passeur entre Lévis et Québec).

La longueur totale du chemin est de 1,142 milles, à laquelle il faut ajouter, pour les voies affectées au transport des marchandises, 12½ milles, ce qui représente un total de 1,154½ milles.

Distance d'entier parcours :—

	Milles.
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), Halifax...	675
De Lévis (en face de Québec), par la voie de Saint-Joseph et de la Jonction Saint-Charles (14 milles), à Saint-Jean.....	578
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro à Sydney.....	827
De Lévis (en face de Québec) par la voie de Truro à Sydney-Nord	820

NOTE.—A Lévis, les voyageurs font correspondance avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et avec le Grand-Tronc. Les marchandises sont transportées

directement par voie de l'ancienne ligne-mère entre le raccordement de la Chaudière et celui de Saint-Charles (17 milles), au lieu de passer par la voie de Lévis, dont la longueur est de 24 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice il a été ajouté $259,423.42 aux dépenses à compte du capital, ce qui, au 30 juin 1896, porte à $55,267,362.82 la dépense totale imputable au capital de tout le chemin tel que fusionné en vertu de l'acte 54-55 Victoria, ch. 50 (1891).

Les nouvelles dépenses de l'exercice se sont composées de $124,910.03 pour l'agrandissement à Halifax, de $107,402.17 pour la construction de l'embranchement qui s'étend de la Jonction-Windsor à Dartmouth, de $11,374.41 pour l'agrandissement à Sydney, et de $10,000 pour le matériel roulant.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'exercice se sont élevées à $2,957,640.10, et les dépenses à $3,012,827.62, sur un surplus de dépenses de $55,187.52. Les dépenses ont excédé celles de l'exercice précédent de $75,921.88, et les recettes de $16,922.15.

Comparaison faite avec ce dernier, le service des voyageurs a produit $971,-426.26, augmentation de $7,511.82; le service des marchandises a donné $1,788,813.18, augmentation de $6,204.64, et le service de la poste et divers autres ont produit $197,400.66, augmentation de $3,205.69.

La valeur du matériel, y compris le combustible et les rails d'acier en magasin, était, à la clôture de l'exercice, de $765,848.89.

Le coût du chemin a été de $2,638·20 par mille. Il avait été de $2,571.71 l'année précédente. Par mille parcouru par les trains, le coût a été de 78·41, contre 73·43 l'année précédente.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Si l'on compare les opérations du dernier exercice avec celles du précédent, les résultats suivants offrent de l'intérêt. Le nombre total de voyageurs a été de 1,471,866, soit une augmentation de 119,199. Le mouvement du parcours partiel, quant aux voyageurs, a augmenté de 114,519, et le plein parcours de 4,680. Le service des marchandises s'est élevé à 1,379,618 tonneaux, soit une augmentation de 111,802 tonneaux, le transport du plein parcours ayant augmenté de 1,947, et celui du parcours partiel de 109,855 tonneaux.

Il a été transporté 822,097 barils de farine, soit une diminution de 116,254. Il a été transporté 1,064,385 boisseaux de grain, soit une augmentation de 28,001. Sur ce nombre, il n'en a pas été expédié à Halifax. Le bois accuse une augmentation de 24,085,446 pieds en superficie, la quantité totale transportée étant de 226,332,715 pieds. Il y a eu une diminution de 8,055 dans le nombre d'animaux transportés, ce nombre a été de 64,051. La houille accuse une augmentation de 47,313 tonnes, la quantité totale étant de 432,513 tonnes.

Quant au sucre brut, il en a été transporté 9,824 tonnes, soit une diminution de 518 tonnes. Le tout était destiné aux stations locales. Du sucre raffiné il a été transporté 40,181 tonnes, soit une augmentation de 6,316 tonnes; à l'exception de 11,309 tonnes, le reste était destiné à des points à l'ouest du chemin. Il a été transporté

6,344 tonnes de poisson frais, une diminution de 548 tonnes ; et un total de 5,741 tonnes de poisson salé, soit une diminution de 4,468 tonnes.

Le transport océanique des marchandises allant et venant d'Europe *via* Halifax a été de 20,829 tonnes, soit une augmentation de 3,468; sur cette quantité, 16,748 tonnes constituent le trafic local.

On a renouvelé les rails de 45 milles de voie, et on y a posé des rails de 67 livres à la verge à la place des rails de 56 livres. Ces travaux ont été portés au compte du revenu.

Par l'incendie arrivé à Halifax au terminus en eau profonde le 27 février 1895, le chemin de fer a perdu en propriété détruite $202,100; le quai et l'élévateur à grains étaient au nombre des pertes principales. Les travaux de reconstruction ont été exécutés durant le cours de l'année, de même que la reconstruction du quai à Richmond, détruit par le feu le 19 mai 1895, causant une perte au montant de $100,000.

L'ancienne traverse de chemin de fer jetée sur le détroit dans le port d'Halifax, et qui communiquait avec Dartmouth, ayant été détruite par les tempêtes, a été abandonnée, et il a été construit un embranchement de 10½ milles entre la jonction Windsor et Dartmouth qui était suffisamment complet pour être ouvert au trafic en juin 1896.

L'hiver de 1895-96 n'a pas été rigoureux, et le coût de l'enlèvement de la neige et de la glace n'a été que de $42,554.17, étant environ $10,000 en dessous de la moyenne.

Les ouvrages, les bâtiments, les quais et autres constructions ont subi les réparations nécessaires, et tout le chemin ainsi que son matériel roulant ont été entretenus en bon état.

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, de l'administrateur-gérant et d'autres fonctionnaires de l'Intercolonial, plusieurs tableaux statistiques et comparatifs, ainsi que d'autres renseignements détaillés.

EMBRANCHEMENT WINDSOR.

Ce chemin a 32 milles de longueur et va de la Jonction-Windsor, sur l'Intercolonial, à Windsor.

La Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne sous le nom de " Dominion Atlantic Railway". La compagnie paye tous les frais se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien. Cet arrangement s'exécute en vertu d'une convention en date du 13 décembre 1892, qui s'étend à un autre terme de 21 ans aux mêmes conditions que celles que comporte la convention de 1881.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Etat, et les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial sont chargés de ce soin.

La somme revenant à l'Etat (soit un tiers des recettes brutes) s'est élevée à $36,561.83, soit une diminution de $2,515.81. Les frais d'entretien se sont élevés à $16,476.46, soit une augmentation de $1,836.39, ce qui porte le profit de l'Etat à $20,085.37.

Ce chemin a été entretenu en bon état. On trouvera les détails aux annexes. (*Voir* partie I, p. 72.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	168
De Mount-Stewart à Georgetown	24
De Charlottetown à Royalty-Junction	5
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	13
D'Alberton au quai de Cascumpec	1
	211

Ce chemin a été pour la première fois ouvert au commerce le 12 mai 1875.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin et de son équipement imputable sur le compte du capital à la fin de l'exercice 1894-95, était de $3,750,565.38. Ce chiffre n'a pas été accru pendant l'exercice 1895-96.

COMPTE DU REVENU.

Au compte du revenu les recettes brutes se sont élevées à $146,476.54, et le dépenses à $225,138.56, soit un excédent de $78,662.02.

Comparées à celles de l'exercice précédent, les recettes brutes accusent une diminution de $3,178.24. Le chemin a transporté 122,586 voyageurs, diminution de 2,503, produisant $62,358.12, augmentation de $118.75; 46,395 tonneaux de fret, diminution de 1,930 tonneaux, produisant $65, 391.92, une diminution de $2,669.19, et les recettes provenant du service de la poste et de divers autres services se sont élevées à $18,726.50, une diminution de $627.80.

Comparées avec celles de l'exercice précédent, les dépenses ont augmenté de $7,766.63.

Les frais de parcours des trains ont été de 91·60 cents par mille, diminution de 3·75 cents; et par mille de chemin fer, $1,072,19, diminution de $36.98.

La valeur des approvisionnements en magasin, à la clôture de l'exercice, était de $115,228.03.

La voie, les bâtiments et le matériel roulant ont été bien entretenus.

Les détails de l'exploitation se trouvent aux annexes, partie I. p. 76.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, entre Charlottetown et Pictou, et entre Georgetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley* construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou et entre Charlottetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin, sur la terre ferme, à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait par le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, chaque fois que le département des postes le demande.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

NOTE.—Les numéros entre parenthèses, après le titre de la compagnie, se rapportent à la liste des chemins de fer subventionnés par le parlement dans la partie III.

Pour ce qui est des chemins de fer subventionnés par l'Etat, on verra par ce qui suit les progrès qui ont été faits en ce qui regarde le gouvernement. Il n'est ici question que des lignes et des compagnies qui on pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements sont jusqu'au 30 juin 1896.

Depuis que l'Etat a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes suivantes ont été déboursées pour cette fin :—

Exercice	1883–84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
do	1884–85	do	1885	403,245 00
do	1885–86	do	1886	2,171,249 00
do	1886–87	do	1887	1,406,533 00
do	1887–88	do	1888	1,027,041 92
do	1888–89	do	1889	846,721 83
do	1889–90	do	1890	1,491,595 72
do	1890–91	do	1891	1,079,105 87
do	1891–92	do	1892	1,061,615 93
do	1892–93	do	1893	624,794 07
do	1893-94	do	1894	1,043,285 10
do	1894–95	do	1895	1,123,949 10
do	1895–96	do	1896	648,145 49
				$13,135,2 2 03

A ce qui précède il faut ajouter les subventions exceptionnelles qui suivent :—

Chemin de fer Canada-Central.....	$ 1,525,250 00
Chemin de fer Canadien du Pacifique.....	25,000,000 00
" " " prolongement.	1,500,000 00
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest (section Digby et Annapolis).....	500,000 00
Total jusqu'au 30 juin 1896.....	$40,660,532 03

La somme qui précède ne comprend pas la subvention annuelle payable à la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et Nord-Ouest, non plus que la somme due à la province de Québec pour le chemin de fer de la Rive-Nord entre Ottawa et Québec, somme sur laquelle on n'a que l'intérêt à payer.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'Etat, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1895.

Un relevé de ces déboursés se trouve à la partie II, p. 44, et une liste des contrats se rattachant aux subventions passées dans le cours de l'exercice, à la partie IV, p. 10.

On trouvera à la partie III, p. 7, la liste des actes de subvention passés chaque année depuis 1882. Il n'a pas été accordé de subventon dans le cours des sessions de 1895 et 1896.

Compagnie du chemin de fer Albert-Sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1891–92.)

Compagnie de chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

(*Voir* Rapport annuel de 1889–90.)

Compagnie de chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* nos 6, 42 et 158.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte provincial 43 Vic., ch. 53 (1880).

L'acte 47 Vic., ch. 8, autorisait la dépense de $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, de Métapédiac vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédiac à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1895, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vic., ch. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement. Les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Vic., ch. 17; la date de l'achèvement du chemin de fer fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., ch. 3, a accordé à la compagnie le solde de $244,500 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., ch. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e ou 70 mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprit de construire sans subvention la section du 70 au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

A la date du 1er juin 1891 a été passé un arrêté du conseil approuvant le tracé de la section entre le 60e et le 80e mille, et le 26 octobre 1891 a été présentée au département copie d'un contrat passé par la compagnie pour la construction de cette section du chemin.

L'acte 54-55 Vic., ch. 96 (1891), constituait la compagnie en corporation fédérale, et le temps stipulé pour l'achèvement de son chemin était prolongé comme suit pour les fins de la subvention, savoir: jusqu'au 30 septembre 1893 pour la partie prenant fin à Paspébiac, et jusqu'au 30 septembre 1895 pour celle qui va au bassin de Gaspé.

La subvention totale accordée à ce chemin pour les soixante-dix premiers milles était de $620,000.

A la clôture de l'exercice de 1889-90 on avait payé un montant de $524,175. Dans le cours du dernier exercice a été payé le solde de $95,825 pour ces soixante-dix milles subventionnés et terminés. On a fait des travaux additionnels sur le reste du chemin pour lequel il n'y a pas de subvention.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(*Voir* nos 102 et 302.)

L'acte des subventions aux chemins de fer 50-51 Vict., ch. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois pour 30 milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1887, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. A la fin de l'exercice 1889-90 on avait payé $58,900. En vertu de l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), le solde de $3,500 a été voté de nouveau, et fut payé dans le cours du dernier exercice, formant un montant total de $62,400 de payé.

Compagnie de chemin de fer de Belleville et North-Hastings.

(Rapport annuel de 1888–89.)

Compagnie houillère de Boston et de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 251 et 356.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 56 Vict., ch. 147 (1893), qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour acheter ou construire des chemins de fer.

L'acte fédéral des subventions 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a mis à la disposition de cette compagnie une subvention limitée à $113,600 (au lieu de celle qui avait été accordée en 1892) pour la construction de $35\frac{1}{2}$ milles de chemin de fer à partir du chemin de fer du Cap-Breton à Orangedale ou dans les environs jusqu'à Broad-Cove, du côté ouest de l'île, et le 16 novembre 1894 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution des travaux devant être terminés le 1er août 1896.

Il n'avait encore été fait aucun paiement au 30 juin 1896.

Compagnie de chemin de fer de Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

(*Voir* nos 48, 181, 193, 240, 267 et 316.)

L'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886, le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 1er août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890).

L'acte 53 Vict., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention dont le montant ne devait pas dépasser $64,000 pour 20 milles de chemin de fer entre Newboro' et Palmer's-Rapids. A cette subvention l'acte 54-55 Vict., ch. 8, en a substitué une autre du même montant pour la même distance de 20 milles, mais " commençant à un endroit situé à Newboro' ou dans le voisinage et allant jusqu'à Palmer's-Rapids", et les paiements devant se faire à l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit : de Newboro à Westport, 4 milles ; et de Westport à Palmer's-Rapids, 16 milles.

Par l'acte des subventions aux chemins de fer 55-56 Vict., ch. 5 (1892), le montant resté impayé sur les subventions accordées par 52 et 53 Vic., a été voté de nouveau et subséquemment encore par 57-58 Vic., chap. 4 (1894), la somme ne devant pas dépasser $86,800.

A la date de l'exercice 1891-92 il avait été payé $105,200. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié.

(*Voir* nos 104 et 318.)

L'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), autorisait l'octroi d'une subvention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagarsville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie, le 31, pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford. Un arrêté de la même date approuvait le tracé, dont la distance est de 16¾ milles. A la clôture de l'exercice 1890-91 les paiements s'élevaient à $52,810 ; le montant de la subvention applicable était de $53,600. Cette compagnie est aujourd'hui fusionnée avec celle du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, l'acte de fusion ayant été approuvé par arrêté du conseil rendu le 16 décembre 1892.

Par l'acte des subventions de 1894, 57-58 Vict., ch. 4, le montant resté impayé de la subvention antérieure ne dépassant pas $4,790, a été voté de nouveau et a été payé durant le dernier exercice, formant le montant total de $57,600.

Compagnie de chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* Rapport annuel 1893-94.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Canada-Est.

(*Voir* Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

(*Voir* n° 243.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisait une subvention limitée à $80,000 pour la construction de 25 milles d'un chemin de fer partant de Revelstoke ou près de là, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et allant à la tête du lac de l'Arc.

Le 14 octobre 1893, un contrat a été conclu avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'exécution de l'entreprise dont l'achèvement fut fixé au 1er août 1896. Durant l'exercice de 1894-95, une somme de $28,000 a été payée pour les 10 premiers milles à partir de Revelstoke. Il n'a été fait aucun autre paiement durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer du Cap de la Madeleine.

(*Voir* n° 369.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 58 Vic., ch. 63 (1895), avoir pouvoir de construire une ligne de chemin de fer à partir de quelque point sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, dans la paroisse de Sainte-Marie de la Madeleine, jusqu'au fleuve Saint-Laurent dans cette paroisse.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention pour lui venir en aide jusqu'au montant de $9,600 pour trois milles de chemin, à partir du Cap-de-la-Madeleine jusqu'à l'embranchement des Piles du chemin de fer canadien du Pacifique pour y faire un raccordement.

Cette compagnie a demandé et obtenu de passer un contrat pour exécuter les travaux le 26 juin 1896.

Aucun paiement n'a été fait durant l'exercice.

Compagnie de Prolongement du chemin de fer du Cap-Breton.

(*Voir* n° 366.)

Cette compagnie a été constituée par acte provincial de 1890, ch. 72, qui lui a donné les pouvoirs nécessaires pour construire une ligne de chemin de fer du détroit de Canso à Sydney ou à Louisbourg, avec embranchements sur tout autre chemin de fer.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de $96,000 pour 30 milles de chemin de fer de la compagnie entre Port-Hawkesbury et Saint-Pierre, sur sa ligne de Hawkesbury et Louisbourg, et le 21 septembre 1894 on a passé un contrat avec la compagnie pour les travaux, la date fixée pour leur achèvement étant le 1er octobre 1895.

Il n'avait encore rien été payé au 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chenin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40, 143, 156, 205 et 353.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet 1886 avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la Rivière-au-Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Norton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli par l'acte des subventions, 52 Vic, ch. 3 (1889).

Le 1er décembre 1890, un nouveau contrat était passé avec la compagnie pour les travaux couverts par l'acte des subventions de 1889, la limite de la suvbention étant $128,000; ce contrat couvrait aussi une subvention pour 4¼ milles, dont la limite était de $14,400, autorisé par l'acte 53 Vic., ch. 2, ce qui portait la subvention totale à $142,400, la longueur totale du chemin subventionné étant de 44½ milles. Les travaux devaient être finis le 1er décembre 1891.

L'acte 51 Vic., ch. 3, autorisant l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur du $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham (chemin de fer que la Compagnie de chemin de fer Central a acquis; la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887), l'octroi portant pour condition que ces rails devaient être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

L'acte des subventions de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, a autorisé une subvention à cette compagnie, ne dépassant pas $48,000 pour quinze milles de son chemin, de Chipman aux houillères de New-Castle, et un contrat pour les travaux fut passé avec la compagnie le 7 septembre 1895.

A la clôture de l'exercice 1891–92 il avait été payé, y compris la valeur de ces rails, $159,251.54. Il n'y a pas eu d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie de chemin de fer d'embranchement de Chatham.

(*Voir* Rapport annuel de 1893–94.

Compagnie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique.

(*Voir* nos 301, 249 et 275.)

L'acte 52 Vic., ch. 62 (1889), a constitué cette compagnie pour la construction d'un chemin de fer du havre de Cobourg à la rivière Trent, au chemin de fer Ontario et Québec, et allant jusqu'aux régions minières de Marmora et Belmont.

Par législation subséquente, en 91-92-94, la charte de la compagnie a été restaurée, et pouvoirs ont été donnés à la compagnie de prolonger sa voie jusqu'aux terres minières du comté d'Hastings, et de la louer à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le temps fixé pour l'achèvement étant le 9 juillet 1898.

L'acte des subventions de 1894 a autorisé une subvention de $96,000 pour trente milles du chemin de fer de la compagnie, de Cobourg au chemin de fer Ontario et Québec, et l'acte des subventions de 1892 a autorisé une nouvelle subvention de $60,800 pour dix-neuf milles. Le même acte a restauré la subvention autorisée en 1890.

On a passé avec la compagnie le 19 juin 1894 un contrat pour la construction de quarante-neuf milles, à terminer le 1er d'août 1896.

Un arrêté du conseil du 28 décembre 1894 a approuvé un arrangement conclu entre la aompagnie et le chemin de fer canadien du Pacifique en date du 30 juin 1894, pour la concession du chemin à cette dernière compagnie, lorsqu'il sera terminé, pour une période de 999 ans.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1895.

Compagnie de chemin de fer et de navigation Colombie et Kootenay.

Affermé à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Cornwallis.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest.)

Compagnie de Chaux du Canada.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie houillère Dominion.

(*Voir* n° 262.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte 56 Vic., ch. 145 et 146 de la Nouvelle-Ecosse. Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention, limitée à $89,600, a été autorisée pour 28 milles d'un chemin de fer destiné à compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, Cap-Breton.

Le 26 janvier 1894 a été passé un contrat avec la compagnie ci-dessus pour la construction du chemin depuis Bridgeport jusqu'au havre de Louisbourg. Le chemin est terminé, le parcours en étant de 27·44 milles. Il a été payé $55,808 durant l'exercice, soit un total de $87,808.00, le plein montant.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* nos 99, 175, 214, 339.)

Par l'acte des subventions des chemins de fer de 1888, 50-51 Vic., ch. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond pour 30 milles de chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P. Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1887, contrat fut passé avec la compagnie le 1er décembre 1887, pour la construction d'une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est, au village de Drummondville, jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, devant être terminée le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889, la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste (17½ milles) des 30 milles subventionnés.

L'acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a accordé une nouvelle subvention de $14,400 pour 4½ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, et la compagnie fut admise à passer un contrat pour ces travaux le 21 janvier 1890.

L'acte des subventions 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $76,000 pour 24 milles du chemin de fer de cette compagnie depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie. Le 2 février 1891, la compagnie a été admise à passer contrat pour ces travaux.

L'acte des subventions 57–58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir de Saint-Léonard en allant vers l'ouest pour se raccorder à l'Intercolonial à la Jonction de la Chaudière. On a passé contrat avec la compagnie pour l'entreprise le 14 novembre 1894.

A la fin de l'exercice 1892-93, il avait été payé à cette compagnie la somme de $195,840, et durant le dernier exercice une autre somme de $92,096 a été payée, ce qui forme un total de $287,936 au 30 juin 1895. Aucun paiement n'a été fait durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* Rapport annuel de 1885-86, et 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Erié et Huron.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

(*Voir* Rapport annuel de 1886-87.)

Compagnie de pont Frédéricton et Sainte-Marie.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer Grand Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer Great-Eastern.

(*Voir* nos 88, 114, 174, 213, 235 et 296.)

L'acte 47 Vic., ch. 10, a autorisé l'octroi d'une subvention de pas plus de $32,000 sur une distance portée à 10 milles pour la construction d'une ligne d'Yamaska à la rivière Saint-François,et la Compagnie de chemin de fer Great-Eastern ayant demandé cette subvention, contrat a été passé avec elle le 12 octobre 1886, en vertu d'un arrêté du conseil du 9 du même mois ; la date du parachèvement des travaux étant fixée au 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand-Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Au cours de l'exercice, la somme de $16,300 a été payée sur cette subvention de $96,000 pour les 6·66 milles de chemin depuis la rive est de la rivière Nicolet jusqu'à la ligne du Grand-Tronc à Saint-Grégoire.

L'acte 52 Vic, ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 10 milles à partir de Saint-Grégoire. Cette subvention a été de fait votée de nouveau par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Autorisation a été donnée de conclure un contrat pour cette entreprise, mais le contrat n'est pas encore signé.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé le paiement d'une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de deux ponts, l'un sur la rivière Nicolet et l'autre sur la rivière Saint-François, jusqu'à concurrence de $37,500. Le 20 juin 1891, la compagnie a signé un contrat pour l'entreprise. Au cours de l'exercice, la somme de $4,845 a été payée pour travaux sur le pont de Nicolet.

L'acte des subventions 54-55 Vic., ch. 3, a autorisé le paiement du solde impayé ($79,700) de la subvention accordée par l'acte 50-51 Vic., ch. 26, et qui s'était éteinte, pour un chemin de fer allant de la rivière Saint-François au chemin de fer Arthabaska à Saint-Grégoire.

Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 30 juin 1895. La somme totale payée à la compagnie se chiffre par $40,345.

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord.

(*Voir* nos 33, 37, 72, 79, 154, 215, 231, 308, 309 et 371.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimée à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin qui devra être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885 il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887, qui en a aussi approuvé la localisation. Le contrat passé le 19 août suivant comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Qué., 7 milles.

La compagnie ci-dessus a demandé la subvention, mais aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 3, et à la date du 8 octobre 1890 contrat a été passé pour l'exécution des travaux, dont l'achèvement était fixé au 1er août 1891. Le chemin a été terminé et ouvert au public en janvier 1892.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $48,000 pour un chemin de fer depuis Montcalm jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, quinze milles.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement de la somme de $28,100 restée impayée sur la subvention accordée en 1886.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement de la somme de $25,600 restée impayée sur la subvention accordée en 1891, et un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

Par le même acte, la subvention n'excédant pas $48,000 accordée à la compagnie pour la construction de 15 milles de son chemin à partir de Montcalm jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, par l'acte 53 Vic., ch. 2, a été accordée de nouveau. On a passé un contrat avec la compagnie pour cette entreprise le 16 juin 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $96,000 pour 30 milles de chemin de fer à partir d'un point de raccordement au chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, en allant vers l'ouest, au lieu de la subvention antérieure accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue. On a passé contrat avec la compagnie pour les travaux le 16 septembre 1895, à être terminés le 30 novembre 1896.

Durant l'exercice on a payé la somme de $32,000 pour une section de dix milles entre le 18me et le 28me mille à partir de Saint-Jérôme, et durant le dernier exercice il a été payé $32,000 pour 10 milles de chemin, à l'ouest de Saint-Tite, soit $142,688, total des paiements faits jusqu'au 3 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer dit "Gulf Shore" du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* n° 374.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte du Nouveau-Brunswick 48 Vic. ch. 49 (1885), pour la construction d'un chemin de fer partant de quelque endroit sur la ligne du chemin de fer de Caraquette, allant au village de Tracadie, où quelque endroit dans la paroisse de Sumarey, comté de Gloucester. L'acte 57 Vic., chap. 73 (1894), a fait revivre la charte de cette compagnie.

L'acte des subventions du Canada, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention au montant de $38,400 pour une ligne de chemin de fer partant d'un endroit

sur le chemin de fer Caraquette à ou près du garage de Poquemouche, en allant au village de Tracadie, distance de 12 milles.

La compagnie ayant demandé cette subvention, il lui fut accordé de passer un contrat pour les travaux le 22 avril 1896. Il n'y avait pas encore eu de paiements de faits au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford).

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer International.

(*Voir* Rapports annuels de 1887-88 et 1889-90.)

Compagnie du chemin de fer Inverness et Richmond.

(*Voir* n° 357.)

L'acte de la province de la Nouvelle-Ecosse, 50 Vic., ch. 60 (1887), a constitué cette compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer entre Hawkesbury et un endroit dans le district de Margaree. L'acte de 1888, ch. 79, a autorisé la construction du chemin depuis Port-Hawkesbury et Port-Hastings, Judique, Port-Hood, Mabou et Margaree, jusqu'à Eastern-Harbour, Chéticamp.

L'acte des subventions, 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention de $80,000 pour 25 milles de chemin de fer allant de Port-Hawkesbury vers Chéticamp, et la compagnie a passé contrat pour cette entreprise le 23 novembre 1894, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er décembre 1896.

Rien n'a encore été payé à venir au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa.

(Nos 24, 159 et 301.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa a reçu une subvention ne devant pas dépasser $106,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 10 août 1886.

Le solde non payé de la subvention, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), puis encore par l'acte 56 Vic., ch. 2 (1893).

Une somme de $32,000 a été payée pendant le dernier exercice, ce qui porte à $96,000 le total des paiements faits au 30 juin 1895.

Il n'y a pas eu de paiements de faits durant le dernier exercice.

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental.

(*Voir* Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.)

Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit.

Ci-devant "la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Détroit, nom changé par l'acte fédéral 54-55 Vic., ch. 88 (1891).

(*Voir* Rapport annuel, 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer L'Assomption.

(*Voir* Rapport annuel 1886-87.)

Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

(Nos 55, 84, 119, 122, 169, 216, 278, 282 et 324.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vic., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un ordre du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue.

Par l'acte 49 Vic., ch. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée. La subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, la subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

Par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), il a été autorisé une subvention ne dépassant pas $48,000 pour 15 milles à partir de la station Mattawa, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, en allant vers le Long-Sault, ou *vice versa.*

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention ne dépassant pas $64,000 pour 20 milles à partir de l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'Acte 52 Vic., ch. 3.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorise d'accorder à cette compagnie à la place des subventions qui précèdent de 1889-90, une subvention ne dépassant pas $112,000 pour 35 milles de son chemin à partir de Mattawa jusqu'au Long-Saut.

Le même acte accorde une subvention à la compagnie pour 15 milles de son chemin à partir du Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, et 15 pour 100 de la valeur d'un pont en bois (à armatures) sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, mais de pas plus de $15,000, et ne dépassant pas en tout $63,000.

Le 31 août 1893 un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la section entre Mattawa et les rapides du Long-Sault, suivant les conditions de la subvention de 1892.

L'acte spécial 54-55 Vic., ch. 94 (1891), a donné à la compagnie le pouvoir de transférer ou louer son chemin à la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et aussi de prolonger le chemin jusqu'à la tête du lac Témiscamingue; les travaux de la compagnie devant être terminés au 30 juillet 1896. La Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique contrôle aujourd'hui le chemin.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé les subventions antérieurement accordées, en a fait revivre le solde resté impayé, et a autorisé une subvention supplémentaire, la totalité des subventions ne devant pas dépasser $274,940.

Le 12 septembre 1894, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux qui doivent être compris entre Mattawa et le lac Kippewa.

Par un autre contrat du 1er juin 1894, la compagnie a entrepris de construire un pont à fermes sur la rivière Ottawa, à Mattawa.

A l'expiration de l'exercice de 1888-89, la somme de $52,760 avait été payée. Aucun autre paiement ne fut fait qu'au cours de l'exercice de 1894-95, alors qu'une autre somme de $233,198.95 fut payée. Dans le cours du dernier exercice, les paiements se sont élevés à $17,900.75, formant un total de paiements de $303,859.70 faits au 30 juin 1896, et laissant sur le montant de la subvention une balance de $6,476.25 non payée.

Compagnie de chemin de fer Lotbinière et Mégantic.

(*Voir* nos 253 et 338.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 52 Vic., ch. 89 (1889), pour la construction d'un chemin de fer partant de l'église (où près de là) de Saint-Jean-Deschaillons, dans le comté de Lotbinière, et allant à Glen-Lloyd, dans le comté de Mégantic.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), une subvention jusqu'à concurrence de $48,000 fut autorisée pour 15 milles d'un chemin de fer allant de Saint-Jean-Deschaillons à Glen-Lloyd.

Le 17 juillet 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise ainsi subventionnée, et à ce contrat en a été substitué un autre en date du 27 février 1894, pour entre Saint-Jean-Deschaillons et la station Lyster, sur le chemin de fer Grand-Tronc.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé en faveur de la compagnie une subvention limitée à $48,000, pour un autre parcours de 15 milles.

Le 19 novembre 1894, on a passé un contrat avec la compagnie pour la distance entre la station Lyster et Lyster, deux milles et demi, et douze milles et demi à partir des quinze milles construits.

A la fin de l'exercice 1894-95, la somme de $73,600 avait été payée. Il ne s'est pas fait de paiements durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Montfort.

(*Voir* nos 245, 310 et 373.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec, 53 Vic., ch. 107 (1890), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point donné sur le chemin de fer canadien du Pacifique, ou le chemin de fer Montréal et Occidental, soit de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de la ligne allant à Montfort, et pour la continuation du chemin jusqu'à un point donné sur la rivière Rouge, dans le township d'Arundel.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention à cette compagnie jusqu'à concurrence de $67,200 pour 21 milles d'une voie ferrée allant de Lachute, Saint-Jérôme ou Saint-Sauveur, ou près de là, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, à Montfort.

L'acte 56 Vic., ch. 3 (1893), a confirmé cette subvention, avec une addition fixant la largeur de la voie à " trois pieds ".

Le 16 mai 1893, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de 21 milles de chemin de fer de Saint-Sauveur à Montfort, et à l'ouest, le chemin devant être terminé pour le 1er septembre 1895.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a autorisé une subvention de $38,400 en faveur de la dite compagnie pour 12 milles de son chemin, à partir de l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés.

Au 30 juin 1895, la somme de $67,200 avait été payée. Il n'y a pas eu d'autres paiements de faits dans le cours du dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé.

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Sorel.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer Montréal et Ottawa.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.)

(*Nom changé par* 53 *Vic., ch.* 58.)

(*Voir* nos 97, 186, 237 et 320.)

L'acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil à Hawkesbury, le montant de cette subvention n'excédant pas $96,000.

Le 11 février 1889, contrat a été passé avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil. La date fixée pour l'nchèvement des travaux était le 1er août 1891.

Le 4 octobre 1890, la compagnie a été autorisée à ouvrir à la circulation la partie de son chemin qui va de Vaudreuil à Rigaud, 16 milles.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention de $96,000 pour une nouvelle longueur de 30 milles en allant vers Ottawa.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891), a autorisé le paiement du solde de $46,040 de la subvention votée en 1887.

En septembre 1892, après inspection, permission fut donnée de livrer à la circulation la partie du chemin entre Vaudreuil et Pointe-Fortune, 23½ milles.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a fait revivre ce qui était resté impayé des subventions de 1887 et 1890, et un contrat fut conclu avec la compagnie, en vertu de cet acte, le 26 juin 1896, le temps fixé pour l'achèvement étant le 1er août 1898.

Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice; le total des paiements restant comme l'année dernière à $73,600.

Ce chemin de fer a été affermé à perpétuité à la Compagnie du Pacifique.

Compagnie de chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, *par l'acte 53 Vic., ch. 62.*)

(Nos 13, 27, 57, 94, 107, 166, 256 et 273.)

En 1883, le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie pour son chemin de fer de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,406 en totalité, pour le prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 10 milles". Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vic.,

ch. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la conclusion d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de 32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles, et à la date du 26 décembre pour $6\frac{3}{4}$ milles, à partir de Yarker ou d'un endroit plus éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à la place de la subvention accordée par l'acte qui précède pour les 3 milles, une subvention de pas plus de $9,600 pour 3 milles à partir d'un point à ou près d'Harrowsmith jusqu'à un point à ou près de Sydenham. Un contrat fut conclu avec la compagnie pour cette entreprise le 18 septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie une subvention de $64,000 pour 20 milles de chemin pour la construction d'embranchements jusqu'à certaines mines de fer. Un contrat fut conclu avec la compagnie le 11 décembre 1893 pour la construction de l'un de ces embranchements couvrant une distance de $1\frac{375}{1000}$ milles. Le 30 novembre 1889, la compagnie reçut la permission de livrer son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed, et entre Yarker et Harrowsmith; pareille autorisation lui fut donnée en novembre 1893 pour en faire autant entre Harrowsmith et Sydenham. Aucun paiement n'a été fait pendant le dernier exercice, ce qui porte à un total de $208,732.80 les paiements faits jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan.

(*Voir* Rapport annuel 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard.

(*Voir* Rapport annuel 1888-89.)

Compagnie de chemin de fer dite "New-Glasgow Iron, Coal and Railway Company."

(*Voir* n° 268.)

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, accorde à cette compagnie, à titre d'aide, une subvention pour $12\frac{1}{2}$ milles de chemin à partir de la Jonction d'Eureka sur l'Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Sunnybrae, y compris un embranchement jusqu'aux hauts-fourneaux à Bridgeville, la limite de cette subvention étant de $40,000.

Le 23 novembre 1892 la compagnie fut admise à passer contrat pour l'exécution des travaux couverts par la subvention.

Aucun paiement ne fut fait durant le dernier exercice. Le total des paiements au 30 juin 1896 se monte à $39,840, couvrant toute la ligne subventionnée.

Compagnie du chemin de fer "Northern and Pacific Junction".

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer "Northern and Western".

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Aussi sous l'en-tête "Chemin de fer du Canada-Est", dans le présent rapport.

Compagnie de chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129, 135 et 307.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles de chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

L'acte des subventions 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé le paiement du solde de $4,500. A la clôture de l'exercice 1891-92 le total des paiements faits à cette compagnie s'élevait à $230,700, couvrant la distance de Lunenburg à Middleton et l'embranchement de Bridgewater, 73½ milles en totalité.

Un arrêté du conseil du 2 juillet 1894 a ordonnancé le paiement de $4,500, mais on n'avait pas fait de nouveau paiement au 30 juin 1896, en attendant la décision de certains sujets en litige.

Compagnie du chemin de fer "Southern" de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 207 et 272.)

Cette compagnie a été constituée par l'Acte de la Nouvelle-Ecosse, 51 Vic., ch. 72, sous le nom de "Compagnie de chemin de fer Annapolis et Atlantique". Son nom a été changé comme ci-dessus par l'acte 57 Vic., ch. 65.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), lui a accordé une subvention (remplaçant celle qui lui avait été donnée précédemment) pour 75 milles de chemin de fer entre Sand-Point, Shelburne-Harbour, N.-E., à Annapolis-Royal, et jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer "Central" de la Nouvelle-Ecosse, à New-Germany ou près de là; la subvention étant limitée à $240,000.

Cette compagnie ayant demandé cette subvention, on a passé contrat avec elle le 12 janvier 1894 pour la construction d'une ligne à partir de Sand-Point et allant vers New-Germany. Un arrêté du conseil du 25 août 1894 a approuvé le tracé des 75 milles complets du chemin.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique.

(*Voir* nos 31, 115, 150 et 288.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 8 (1884), une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour une voix ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886 contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotick et Franktown, le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une distance de six milles.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400, à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5, de 1892, remet en vigueur la subvention accordée en 1889, la longueur du chemin étant portée à 53 $\frac{87}{100}$. Le 1er juin 1895, un contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne de Cornwall à Ottawa, une distance de 53·87 milles, l'ouvrage devant être complété le 1er août 1896.

Rien n'avait été payé le 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer de l'ouest d'Ontario et du Pacifique et rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord.

(*Voir* nos 246 et 298.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte d'Ontario, 54 Vic., ch. 90 (1891), pour la construction d'un chemin de fer depuis le chemin de fer Midland du Canada, soit à Hastings ou à Campbellford, jusqu'à un point donné du chemin de fer Central d'Ontario, dans les limites du township de Marmora, comté d'Hastings.

L'acte fédéral 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a autorisé l'octroi d'une subvention de $32,000 à cette compagnie pour 10 milles de chemin de fer entre les mines de fer de Belmont et les chemins de fer canadien du Pacifique et Ontario-Central.

Le 9 mars 1893 on a passé contrat avec la compagnie pour l'exécution de cette entreprise, c'est-à-dire entre les mines Belmont et les deux chemins de fer en question. Ce contrat a été remplacé par un autre en date du 23 avril 1896, en conformité de la subvention accordée par la 56e Vic., ch. 2, 1893, pour le même montant, mais payable aux deux sections: des mines de Belmont à Marmora, de Marmora au chemin de fer Ontario-Central.

Aucune partie de la subvention n'était encore payée au 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne Orford.

(*Voir* Rapports annuels 1893-94 et 1894-95.)

La Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound.

(*Voir* nos. 92, 134, 199, 242, 276 et 277.)

Cette compagnie a été constituée par la fusion opérée en vertu de l'acte 54-55 Vict., ch. 93, de la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 35, et de la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Renfrew, constituée par l'acte 51 Vict., ch. 71. La compagnie a le pouvoir de construire une ligne de chemin de fer á partir de la ville d'Ottawa par Arnprior, Renfrew, Eganville et Killaloe, jusqu'à un point sur la baie Georgienne à ou près du village de Parry-Sound.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a accordé à cette compagnie les subventions qui suivent, à la place de celles antérieurement mises à sa disposition mais qui n'ont pas été utilisées :

(*a*) Pour 22 milles de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention limitée à $70,400.

(*b*) Pour 30 milles de chemin de fer à partir d'Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention limitée à $96,000.

(*c*) Pour 55 milles de chemin de fer à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, une subvention limitée à $6,400 par mille pour la première moitié de cette division, et à $3,200 par mille pour l'autre moitié, ne dépassant pas en tout $264,000.

Les deux premières subventions ont fait l'objet d'un contrat en date du 29 septembre 1892. Le point de départ indiqué sur le chemin de fer Canadien du Pacifique était Renfrew, et la date pour l'achèvement des travaux mise au 1er août 1896.

La troisième subvention, à partir de Barry's-Bay en se dirigeant vers la jonction du chemin de fer du Pacifique-Nord, a fait l'objet d'un contrat avec la compagnie en date du 8 novembre 1892. Ce contrat a été remplacé par un autre du 20 septembre 1894.

Les sections entre Ottawa et Renfrew sont terminées et ont été livrées à la circulation en décembre 1893.

Dans le cours de l'année des travaux ont été faits jusqu'à concurrence de $80,000, ce qui porte le total des paiements faits à la compagnie à $430,400, le montant total de la subvention. La distance ainsi construite s'étend jusqu'au bout du 55e mille à l'ouest de Barry's-Bay, soit un total de 107 milles à l'ouest de Renfrew, soit tout le parcours subventionné.

La compagnie a été fusionnée sous son propre nom par la 60e Vict., ch. 8 (1896) avec la Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

La partie ouest, 47¾ milles, de la compagnie ainsi fusionnée, allant à Parry-Sound, est subventionnée sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound.

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Non changé en celui de* Compagnie de chemin de fer Ottawa et Gatineau par l'acte 57-58 Vic., ch. 87, qui a refondu et modifié les actes relatifs à la compagnie.)

(*Voir* nos 8, 26, 58, 151, 305 et 349.)

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 19 (1885), une subvention a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village du Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devenue éteinte elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 10 juillet 1889, un contrat avec la compagnie pour les travaux en question, 62 milles, fut signé le 19 août.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1883), accorde de nouveau les $89,248 restées impayées.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 6 (1894), autorise une subvention de $64,000 pour une longueur de vingt milles à partir des 62 milles déjà subventionnés, mais il a été passé un contrat pour l'entreprise le 7 octobre 1895.

Le total des paiements se montait à $284,128 au 30 juin 1894, et au 30 juin 1896 il n'avait pas été fait d'autres paiements.

Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa.

(*Nom changé en celui de* Compagnie de chemin de fer d'Oshawa, 54-55 Vict., ch. 91.)

(*Voir* nos 112, 233 et 314.)

L'acte 50-51 Vict., ch 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour 7 milles de chemin de fer de cette compagnie allant de Port-Oshawa vers Raglan ; la compagnie fut admise à passer contrat le 30 juillet 1889. Cette subvention a été renouvelée par 54-55 Vic., ch. 8, et par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893), elle a été confirmée de façon à en assurer le paiement lorsque les sections en question seront terminées. Un contrat pour l'entreprise a été passé avec la compagnie le 5 août 1895.

Par l'acte spécial 54-55 Vict, ch. 91, les pouvoirs de la compagnie ont été renouvelés et son nom changé comme ci-dessus.

Il a été payé $22,400 dans le cour du dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer de colonisation de Parry-Sonnd.

(*Voir* nos 153, 312 et 342.)

L'acte des subventions 52 Vict, ch. 3, a autorisé une subvention d'au plus $128,000 pour 40 milles de chemin de fer de cette compagnie, du village de Parry-Sound au village de Sundridge, ou quelque autre endroit sur la ligne du chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique.

Le 21 juillet 1890, la compagnie a été admise à passer contrat en conséquence ; la ligne devant partir du village de Parry-Sound, traverser les townships de Foley, Christie, Monteith, McMurrich et Parry, et se raccorder au chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique à Scotia, ou à un endroit situé à environ deux milles d'Emsdale-Station. La date fixée pour l'achèvement est prolongée jusqu'au 1er août 1897. Le tracé de 50 milles a été approuvé par arrêté du conseil, couvrant la distance entre le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique et Parry-Sound.

L'acte 56 Vict., ch. 2 (1893), renouvelle le solde de la subvention, $97,600.

L'acte 57-58 Vict., ch. 4 (1894), a autorisé une nouvelle subvention limitée à $64,000 pour 20 milles de chemin de cette compagnie à l'est de Parry-Sound.

Dans le cours du dernier exercice $68,780 ont été payées, faisant, au 30 juin 1896, $152,800, couvrant 47¾ milles de chemin jusqu'à Parry-Sound.

Par l'acte 63 Vic., ch. 8 (1896), la compagnie a été fusionnée avec la Compagnie Ottawa, Arnprior et Parry-Sound sous le nom de cette compagnie.

Compagnie de chemin de fer et de carrières de Philipsburg-Junction.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(*Ci-devant la* Compagnie de chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie de chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* Rapport annuel de 1889-90.)

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Pontiac du Pacifique.

(*Voir* nos 25, 137, 211, 329, 330 et 331.)

Cette compagnie a été constituée en vertu de l'acte fédéral 43 Vic., ch. 55 (1880), avec pouvoir de construire un chemin de fer d'un point de la ligne du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, à ou près de Hull ou d'Aylmer, à un point dans le comté de Ponctiac convenable pour traverser la rivière Ottawa, et de là à Pembroke pour se raccorder avec le chemin de fer Canada-Central.

L'acte 45 Vic., ch. 69, donne le pouvoir de construire un pont sur la rivière Ottawa.

En 1884 le parlement, par l'acte 49 Vic., ch. 8, accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, et n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse",—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

L'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), autorise une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire un pont sur la rivière Ottawa à la Culbute, et une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie jusqu'à Pembroke, depuis un point situé à 3 milles de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans les quatre ans à partir du 22 mai 1888.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $24,000 pour 7½ milles de ce chemin, entre Hull et Aylmer,

L'acte 53 Vic., ch. 68 (1890), prolonge jusqu'au 22 mai 1892 le temps pour compléter le chemin de fer jusqu'à Pembroke et construire sur la rivière Ottawa, à ou près de la cité d'Ottawa, le pont que cette compagnie a été autorisée à construire par l'acte 45 Vic., ch. 69, Le même acte donne à la compagnie autorisation de continuer son chemin depuis le dit pont jusqu'au bassin du canal, dans la cité d'Ottawa.

L'acte 53 Vic., ch. 69 (1890), autorise la compagnie à acheter de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique la section entre Hull et Aylmer, ou une partie d'icelle.

L'acte des subventions 55-56 Vic., ch. 5, art. 4 (1892), a remis en vigueur le reliquat de la subvention votée en 1894; et l'acte spécial de 1892, ch. 56, prolonge de 2 ans le temps pendant lequel la compagnie devra commencer la construction du pont sur la rivière Ottawa à ou près d'Ottawa, et de 5 ans, à partir du 9 juillet 1892, la date du parachèvement du pont. Il a été aussi accordé une prolongation de 4 ans à compter de cette date pour compléter la ligne jusqu'à Pembroke.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a remis en vigueur les subventions votées en 1888, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient terminés dans quatre ans. La date fixée pour terminer ces travaux se trouve ainsi prolongée jusqu'au 23 juillet 1898.

Le même acte a remis le reliquat de la subvention votée par le ch. 8 de l'acte de 1884, moins les $24,000 pour les 7½ milles entre Hull et Aylmer, soit une balance de $73,172.

Le même acte a remis encore en vigueur la somme de $24,000 votée en 1890 pour la ligne entre Hull et Aylmer.

A la fin de l'exercice 1887–88, il avait été payé sur le montant de la subvention votée, en 1884, la somme de $174,828. Pendant l'exercice 1894–95 une somme de $18,750 a été payée depuis, soit un total de $193,578. Il n'a été fait aucun paiement durant le dernier exercice.

Compagnie de chemin de fer Québec-Central.

(*Voir* nos 22, 142, 219 et 321.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé à cette date avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière, le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1895. Le montant de la subvention payée jusqu'à la clôture de l'exercice 1885–86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce.

Au lieu du solde de cette subvention, qui devenait éteint le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie

une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent, pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles. Il n'a pas été passé de contrat pour l'exécution de cette entreprise.

Par l'effet de l'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), la compagnie peut, au lieu de la subvention ainsi accordée, recevoir le même montant pendant une période similaire, ou une garantie d'intérêt sur les obligations pour pareille somme pour 90 milles de son chemin de fer allant de la station de Saint-François sur leur ligne à un endroit sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière L'Orignal, ou d'un point sur sa ligne entre la rivière Chaudière et la station de Tring, à un point sur l'International situé au lac Mégantic ou dans les environs ; le paiement annuel devant être fait à la fin d'une période de 12 mois à compter du certificat d'achèvement. Un contrat a été passé pour cette subvention le 30 juin 1892, l'entreprise devant être terminée pour le 1er juillet 1894.

L'acte des subventions 57–58 Vic., ch. 4 (1894), autorise de payer la subvention votée par l'acte de 1890, sous forme d'octroi en argent dont la valeur actuelle est de $288,000, le paiement devant être fait après que le chemin aura été complété, inspecté et accepté.

En septembre 1895, on a fait une inspection finale de cette section du chemin ainsi subventionné, désignée comme embranchement de Tring et Mégantic, et qui s'étend depuis la jonction de Tring jusqu'à à un point de raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique, au lac Mégantic, un parcours de 59·36 milles. Cette inspection a attesté que le chemin avait été construit d'une manière substantielle et suivant le contrat, et le montant total de la subvention, savoir, $288,000, a été payé en vertu d'un arrêté du conseil du 16 octobre 1895. Le montant total reçu par la compagnie s'élève à $34[illegible],342.

Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean.

(*Voir* nos 2, 14, 40, 82, 126, 140, 177, 220, 232, 300 et 347.)

Par l'acte de 1882 une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie de chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean construisit cette ligne et reçut une subvention nouvelle de $80,000. Par l'acte de 1885 une subvention de $96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord (à 4 milles de Québec) jusqu'à Saint-Raymond (36 milles de Québec), à la condition que la ligne serait construite jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond ; et par l'acte de 1886 une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,800 fut accordée pour une distance de 9 milles, que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) des soldes disponibles des subventions accordées en 1882-83. Le total des subventions octroyées à cette compagnie pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1882 pour les deux première subventions. Aux termes du contrat cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au Lac-Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; et le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas eu besoin d'autre contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

L'acte 51 Vic., ch. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888 contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin, qui part de la Jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur la ligne-mère, les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000. Le 17 octobre 1892 un contrat a été passé avec la compagnie pour ces travaux.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), accorde à cette compagnie une subvention de $200,000 pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, ainsi qu'une subvention limitée à $38,400 pour 12 milles de chemin de fer de Lorette à Québec par voie de Charlesbourg. Le 2 décembre 1890 ces deux subventions ont été couvertes par un contrat, aux termes duquel les travaux devaient être terminés le 1er octobre 1891.

L'acte 54-55 Vic., ch. 8, accorda expressément la différence, $5,250, entre les $30,000 mentionnées dans la subvention susdite pour le pont Saint-Charles et la somme payée à la compagnie.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), autorisa le paiement du solde de la subvention de 1889, ainsi que du solde, soit $12,800, de la subvention accordée en 1887. Cette dernière, représentant 4 milles de chemin de fer construits dans la direction de Roberval, a fait le sujet d'un contrat passé le 17 octobre 1892.

L'acte 56 Vic., ch. 2 (1893), remit en vigueur le solde, $81,040, de la subvention accordée par l'acte 51 Vic., ch. 3.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a accordé une subvention à cette compagnie pour 2 milles de l'embranchement de Chicoutimi jusqu'en eau profonde à Chicoutimi, ainsi que pour un autre parcours de 12 milles depuis le 52e mille de cet embranchement jusqu'à la baie des Ha ! Ha !, en tout $44,800.

Pendant la dernier exercice, il a été payé $3,744. Le total des paiements le 30 juin 1896 se monte à $1,006,743.50, couvrant la ligne-mère, le 1·17 mille en eau profonde à Chicoutimi, et 50 milles de l'embranchement de Chicoutimi.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95.)

Compagnie du chemin de fer Norfolk-sud.

(*Voir* Rapport annuel de 1888-89.)

Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud.

(*Voir* n° 365.)

Cette compagnie, constituée par le chapitre 130 des statuts de la Nouvelle-Ecosse, de 1892, a obtenu une charte fédérale par l'acte 58-59 Vic., ch. 64 (1895), avec pouvoir de construire une ligne de chemin de fer d'un point près du port d'Yarmouth, N.-E., pour de là passer par les comtés d'Yarmouth, Shelburne, Queen, Lunenburg et Halifax, jusqu'à un point dans ou près de la ville d'Halifax; aussi un embranchement jusqu'à Lockport et Caledonia.

Par l'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), l'octroi d'une subvention en faveur de cette compagnie de $3,200 par mille, mais restreinte à $112,000, fut autorisé pour 35 milles de chemin d'Yarmouth en se dirigeant vers Shelburne et Lockeport.

Le 28 février 1895 un contrat a été passé avec la compagnie pour les travaux ainsi subventionnés, le temps pour l'achèvement des travaux étant fixé au 1er août 1897. Les plans pour toute la distance ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 14 février 1895.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara.

(*Voir* nos 96, 176, 191, 265 et 319.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 2 milles de sa voie à partir de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le traité étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation. La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice 1888-89.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de 64,000 pour 20 milles de ce chemin, et le 1er août 1890 la compagnie a passé contrat pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de la ligne actuelle à Sainte-Catherine dans la direction de Hamilton.

L'acte 53 Vic., ch. 7 (1890), a accordé une subvention limitée à $44,800 pour une autre distance de 14 milles.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), au lieu des subventions accordées en 1889 et 1890, il a été accordé une subvention annuelle, pendant 20 ans, calculée à 3½ pour 100 de la somme, ne dépassant pas $108,000, accordée pour les 34 milles en question ; le paiement du premier versement semi-annuel devant être fait 6 mois après la date du certificat de parachèvement de l'ingénieur en chef.

L'acte 57-58 Vic., ch. 4 (1894), accorde à la compagnie, pour 34 milles de son chemin entre Sainte-Catherine et Hamilton, une subvention n'excédant pas une somme de $108,800.

Il a été payé à la compagnie pendant l'exercice de 1890-91 la somme de $11,760, couvrant la distance de 12 milles entre Sainte-Catherine et la rivière Niagara, ce qui forme un total de $38,400. Il n'a rien été payé de plus jusqu'au 30 juin 1896.

Compagnie du Tunnel de Saint-Clair.

(*Voir* Rapports annuels de 1890-91 et 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer St.-Stephen et Milltown.

(*Voir* nos 202 et 303.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick, 49 Vic., ch. 17 (1886), avec pouvoir de construire un chemin de fer à Milltown jusqu'à un point sur la ligne du chemin de fer du Nouveau-Brunswick (maintenant Pacifique Canadien), ou jusqu'à un point sur la ligne du *Grand Southern* (maintenant *Shore Line*).

L'acte fédéral des subventions, 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé en faveur de cette compagnie une subvention au montant limité de $11,200 pour 3½ milles de son chemin, de St.-Stephen à Milltown, au lieu de la première subvention, et la compagnie a été admise à passer contrat pour l'entreprise le 5 août 1895.

Durant le dernier exercice il a été payé une somme de $9,635.89.

Compagnie de chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne.

(*Voir* nos 87, 232, 254 et 258.)

Par l'acte 49 Vic., ch. 18 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les colonies des mines de fer de Spring-Side, de la Stewiacke supérieure et de la Musquodoboit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 1er décembre 1889.

L'acte 53 Vic., ch. 2 (1890), a de nouveau autorisé cette subvention, et l'ancien contrat ayant été amendé, un nouveau contrat a été passé avec la compagnie le 30 août 1890, aux termes duquel la date de l'achèvement fut fixée au 1er septembre 1892.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis la même subvention en vigueur.

L'acte 52 Vic., ch. 5 (1889), a autorisé une subvention limitée à $156,800 pour un chemin de fer partant de Truro ou d'un point entre Truro et Stewiacke et allant jusqu'à Newport ou Windsor, 49 milles. Contrat a été passé avec cette compagnie le 30 août 1890 pour l'exécution des travaux, la ligne devant se développer de la station de Brockville, sur l'Intercolonial, à celle de Newport, sur le chemin de fer d'embranchement de Windsor, et être terminée le 1er septembre 1893.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis cette subvention en vigueur.

Le tracé a été approuvé dans toute la longueur de la ligne.

Au 30 juin 1896 il n'avait encore rien été payé sur ces subventions.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Nom changé en celui de* " Compagnie du chemin de fer des Basses-Laurentides " *par l'acte provincial 51-52 Vic., ch. 108.*

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Saint-Louis et Richibouctou.

(*Voir* Rapport annuel de 1884-85.)

Compagnie du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière-du-Loup à Edmundston.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* nos 182 et 269.)

L'acte des subventions 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $54,400 en faveur de cette compagnie pour 4 milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent, dans la ville de Gananoque-Junction, sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour 13 milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 21 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893. Au cours de l'exercice 1889-90 la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et un quart) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Par l'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), il a été accordé à la place du reliquat, $44,000, de la subvention qui précède, des subventions pour le prolongement du chemin de fer, au nord, par un embranchement se raccordant au chemin de fer Brockville, Newport et Saut-Sainte-Marie; au chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, et au chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou aux eaux du canal Rideau, travaux pour lesquels la limite est de $30,000; au sud pour un autre embranchement traversant l'embouchure de la rivière Gananoque, travaux pour lesquels la limite est de $14,000.

Le 30 novembre 1892, un contrat a été passé avec cette compagnie pour ces travaux, la date de l'achèvement desquels est fixée au 1er août 1896.

Au cours de l'exercice 1893-94, il a été payé $14,000. Il n'a pas été fait d'autres paiements depuis. Le total des paiements au 30 juin 1896 est de $24,400.

Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.

(*Voir* nos 280 et 317).

Cette compagnie a été constituée par l'acte fédéral 53 Vic., ch. 56 (1890), avec pouvoirs de construire son chemin à partir d'un point dans ou près du village de Port-

Burwell en passant par Tilsonburg jusqu'à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Woodstock.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4 (1894), a accordé à cette compagnie une subvention limitée à $51,200 pour 16 milles de son chemin depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg (au lieu de la subvention accordée en 1892), et contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1895.

Au cours du dernier exercice, le montant complet de la subvention a été payé, $51,200, le chemin étant complété.

Compagnie du chemin de fer de la Tobique.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce.

(*Voir* Rapport annuel de 1887-88.)

Compagnie de chemin de fer des Comtés-Unis.

(*Voir* nos 297 et 344).

Cette compagnie a été constituée par l'acte de Québec 46 Vic., ch. 90 (1883), pour la construction d'un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Montréal, Portland et Boston, à Richelieu, et allant à un point donné sur la rivière Richelieu et le fleuve Saint-Laurent.

L'acte fédéral 56 Vic., ch. 2 (1893), a autorisé l'octroi d'une subvention allant jusqu'à $102,400 pour 32 milles entre Iberville et Saint-Hyacinthe, et au delà vers Sorel.

Le 19 août 1893, contrat a été conclu avec la compagnie pour l'exécution de l'entreprise.

L'acte fédéral 57-58 Vic., ch. 4 (1894), autorise l'octroi d'une subvention limitée à $102,400 pour une nouvelle distance de 32 milles, et contrat fut passé le 23 octobre 1894 avec la compagnie pour faire les travaux couvrant toute la distance entre Saint-Hyacinthe et Sorel.

Pendant l'exercice la compagnie a reçu une somme de $52,926.85, ce qui porte les paiements au chiffre de $184,628.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(Voir *Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa.*)

Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

(Nom changé en celui de "Compagnie du chemin de fer Yarmouth et Annapolis" *par l'acte 56 Vic., ch. 63.)*

Nom changé de nouveau en celui de "Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic" *par 57-58 Vic., ch. 69.)*

(*Voir* Rapport annuel de 1894-95).

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Ouest.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec—C.C.P.*)

(*Voir* Rapport de 1890-91.)

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* nos 131, 203, 266, 281 et 335.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un emin de fer de 20 milles allant à Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889 pour la distance en question, la ligne devant partir de la station de Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890 ; subséquemment la date fut remise au 1er octobre 1893.

L'acte 53 Vic., chap. 2 (1890), a autorisé une subvention limitée à $19,200 pour une autre distance de 6 milles, jusqu'à la frontière internationale.

L'acte 55-56 Vic., ch. 5 (1892), a remis en vigueur la subvention accordée en 1887.

Le même acte a aussi remis en vigueur la subvention accordée en 1890 pour une autre distance jusqu'à la frontière.

Un contrat en date du 16 septembre 1892 a été passé avec la compagnie pour la construction des 26 milles ainsi subventionnés, la date pour l'achèvement des travaux étant fixée au 1er janvier 1894.

L'acte des subventions 57-58 Vic., ch. 4, (1894), a remis en vigueur les deux subventions accordées en 1887 et 1890, savoir, les $83,200 destinées aux 26 milles de chemin de Woodstock à la frontière internationale.

L'arrêté du conseil du 24 juillet 1894 a reculé la date de l'achèvement des travaux du contrat jusqu'au 1er août 1896.

Rien de la subvention n'avait été payé au 30 juin 1896.

Compagnie du chemin de fer Yartmouth et Annapolis.

(Voir *Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.*

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le Parlement et accordées par le ministère de l'intérieur.

Elles sont énumérées ici parce que les travaux techniques ont été contrôlés par ce ministère, dont le certificat de l'ingénieur est requis avant que les compagnies intéressées puissent recevoir une partie quelconque de leurs subventions. (Les numéros qui suivent correspondent à ceux de la liste spéciale des "subventions en terres". Annexe partie III, p. 48.)

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de la compagnie est devenu "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

(*Voir* Rapport annuel de 1792-93.)

(*Voir* aussi "Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest", dans le rapport de 1891-92).

Comgagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest.

(*Voir* n° 19, subventions en terres.)

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889, sujet à la ratification du parlement et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, rang 23 ou 24, à l'ouest du premier méridien, et allant à Deloraine, à environ 17 milles. Cette subvention a été confirmée par l'acte 53 Vic., ch. 4. La compagnie a été constituée en corporation sous l'autorité d'un acte provincial, mais elle a reçu une charte fédérale par l'acte 53 Vic., ch. 86 (1890), et conformément au dit arrêté du conseil la section subventionnée sera terminée et en voie d'exploitation le 1er mai 1891. Les plans et profils du tracé ont été approuvés par un arrêté du conseil en date du 19 février 1892; ils indiquent la ligne qu'on se propose de suivre à partir d'un point de raccordement avec l'embranchement de Souris du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'aux houillères de la Montagne de la Tortue. Un nouveau tracé a été approuvé par un arrêté du conseil le 3 octobre 1894.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 65, a remis en vigueur la charte de la compgnie.

L'acte des subventions en terres 57-58 Vic., ch. 5 (1894), a remis en vigueur la subvention accordée en 1890.

Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

(*Voir* Rapport annuel de 1892-93.)

Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central.

(*Voir* n° 7, subventions en terres.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, a été nourri par la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central (la ci-devant Compagnie du chemin de fer Souris et Montagnes-Rocheuses). Sous l'autorité d'un arrêté en conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre

jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10 centins par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise, fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées, ou toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1889 en vertu des dispositions de l'acte; un second arrêté du 3 août modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'acte 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par l'acte 52 Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil, aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par plusieurs arrêtés du conseil successifs, le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé.

Le 3 septembre 1890 un arrêté du conseil a été rendu acceptant comme complétée la première section de 50 milles.

Par un arrêté du conseil en date du 7 décembre 1891, un délai a été accordé, sujet à la condition que les premiers 50 milles seraient mis en état d'exploitation le 15 de ce mois ou après, comme suit: 100 milles à partir de l'extrémité des premiers 50 milles pour le 30 novembre 1892, et 300 milles de plus (ou n'importe quelle distance qui pourrait être nécessaire pour compléter le chemin jusqu'à Battleford) le 30 novembre 1893.

La compagnie a fait rapport que les premiers 50 milles étaient ouverts au trafic le 16 décembre 1891.

Le 20 juin 1892 un arrêté du conseil a été rendu approuvant le tracé projeté de la seconde section de 50 milles.

Par l'acte spécial 58-59 Vic., ch. 48 (1894), le temps pour l'achèvement de ce chemin de fer jusqu'aux Montagnes Rocheuses a été prolongé jusqu'au 22 mai 1902, pourvu qu'avant la fin de 1897 et chaque année subséquente, pas moins de 20 milles soient complétés. La subvention en terres est périmée.

Compagnie du chemin de fer du Lac-Seul.

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de Canal du Lac Manitoba.

(*Voir* subventions en terres n°s 16 et 23.)

Cette compagnie a été originairement constituée par l'acte fédéral 52 Vic., ch. 57 (1889). Elle a été reconstituée en 1892 par l'acte 55-56 Vic., ch. 41, avec pouvoir, en vertu de cet acte, de construire un chemin de fer depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à la frontière sud du lac Manitoba; aussi, à partir d'un point sur la dite ligne, ou à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest,

à, ou près de Gladstone, à l'ouest du lac Dauphin, jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près de Meadow Portage.

L'acte 58-59 Vic., ch. 52 (1895), a fait revivre cet acte, avec pouvoirs additionnels accordés à la compagnie de construire leur ligne depuis Arden, sur la ligne du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, de la continuer jusqu'au lac Dauphin, et de là à un point plus éloigné que 100 milles de Gladstone ou Arden. Le temps fut fixé au 22 juillet 1900 pour parachever les travaux.

L'acte des subventions en terres de 1890 (53 (Vic., ch. 4), ayant accordé à la compagnie une subvention en terres, au montant de 6,400 acres par mille pour une ligne de chemin de fer à partir du Portage-la-Prairie à aller jusqu'au lac Winnipegosis, à ou près de Meadow-Portage, un parcours d'environ 125 milles, un arrêté du conseil du 22 juillet 1891 accorda cette aide. Par un autre arrêté du conseil en date du 6 juin 1892, les terrains ainsi réservés ont été définis par des plans. Un arrêté subséquent du conseil, en date du 1er février 1895, s'appuyant sur l'acte de 1895 précité, qui reconstituait la compagnie, a fait applicable aux dispositions de ce dernier acte les dispositions de l'arrêté du 6 juin 1892 quant à la subvention en terres.

Sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 1er février 1896, et en conformité de l'acte 58-59 Vic., ch. 8, dont les dispositions permettaient le partage de la subvention pour le transport, qui avait été originairement accordée à la Compagnie de chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson,—un contrat de transport fut conclu le 5 février 1896—avec la Compagnie de Terres et de Construction du Lac Manitoba pour l'espace de 20 ans, à raison de 40,000 par année. La partie du chemin mentionnée dans ce contrat était celle entre le Portage-la-Prairie ou Gladstone, près d'un point à mi-chemin de la rivière Sakatchewan, et que la compagnie s'obligeait de compléter le 1er février 1898.

Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

(*Voir* nos 4 et 6, subventions en terres; aussi n° 358, subventions en argent.)

Cette compagnie a été constituée par l'acte provincial 43 Vic., ch. 35 (1880), sous le nom de Compagnie du chemin de fer Westburne et Nord-Ouest, puis, en 1882, elle fut constituée en vertu de l'autorité fédérale par l'acte 45 Vic., ch. 80. En 1883, son nom devint Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest. Plusieurs actes, dans le cours des années suivantes, définirent et étendirent les pouvoirs de la compagnie.

En 1893, cependant, ces actes furent tous révoqués et refondus en un seul acte, 56 Vic., ch. 52. Par cet acte, la compagnie a le pouvoir spécial de construire (*a*) un prolongement de la ligne-mère depuis le terminus à Yorkton jusqu'à Prince-Albert, ou les environs; (*b*) un prolongement de l'embranchement de la Rivière-aux-Coquilles (*Shell River*) jusqu'à la frontière nord ou ouest de la province, ainsi que d'autres embranchements à partir de la ligne-mère. La compagnie devait construire pas moins de 20 milles par année, mais un acte subséquent, ch. 79, 1894, lui accorda neuf ans pour terminer les travaux autorisés, telles parties d'embranchement, n'excédant pas 20 milles par année, devant être construites chaque année, selon qu'il pourra être déterminé par le gouverneur en conseil.

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles,

depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant les arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1884, à raison de 50 milles par année. Le 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 131 milles de son chemin.

Par l'acte 49 Vic., ch. 11 (1886), autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 25 milles, partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Cette concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est en exploitation.

L'acte de 1894, 57-58 Vic., ch. 4, accorde à la compagnie, aux fins de prolonger de 100 milles sa ligne principale vers Prince-Albert, une subvention limitée, se montant à $320,000, la compagnie de son côté faisant cession de sa subvention en terres au taux de 3,200 acres par mille.

La ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Yorkton, 223 milles.

Compagnie de chemin de fer Manitoba et Sud-Est.

(*Voir* Rapport annuel de 1893-94.)

Compagnie de chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.

(*Affermé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1890-91.)

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(*Voir* n° 12, subventions en terres.)

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23 (1887), autorisation a été donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près de Medicine-Hat, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e méridien principal, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession a été faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 juillet 1888, après qu'il eût été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie a été approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat a été signé le 14 février 1890.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 79 (1891), la charte de la compagnie a été remise en vigueur et ses pouvoirs ont été étendus, et par l'acte spécial 57-58 Vic., ch. 80, la date pour la fin des travaux a été de nouveau reculée jusqu'au 1er janvier 1898.

La subvention en terres est devenue périmée.

Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest.

(*Achetée par la Compagnie de houille et de chemin de fer d'Alberta.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada.

(*Ci-devant la Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891-92.)

Compagnie de chemin de fer et de bateaux è vapeur Qu'Apelle, Lac-Long et Saskatchewan.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* Rapport annuel de 1891.)

Compagnie du chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim-Rouge.

(*Voir* nos 14 et 26, subventions en terres.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vic., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T. N.-O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim-Rouge, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4me méridien principal, la route étant tracée ; aussi, à partir d'un endroit situé à ou près de Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, jusqu'à un point de raccordement sur la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4me méridien principal, avec d'autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 23 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du Parlement, une subvention de 6,400 acres de terre par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'acte des subventions en terres, 52 Vic., ch. 4 (1889).

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 9, la subvention ci-dessus a été cancellée et remplacée par une subvention n'excédant pas 6,400 acres par mille, pour le chemin de fer de Calgary à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles.

Le 17 juin 1893, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction du chemin ainsi subventionné et qui devait être terminé pour le 1er novembre 1894.

Un arrêté du conseil du 28 février 1894 recule la date de la fin des travaux au 1er novembre 1895.

La subvention en terres est devenue périmée.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson.

(Nom changé en celui de Compagnie de chemin de fer Grand-Nord et Winnipeg, *par l'acte 57-58 Vic., ch. 94 (1894).*

(*Voir* n° 1, subventions en terres, et l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81.)

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, par. 7 (1884), autorisation a été donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, 6,400 acres par mille dans le Manitoba et 12,800 acres dans les territoires du Nord-Ouest.

En 1880, l'acte 43 Vic., ch. 59, constitua en corporation la "Compagnie du chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson", avec pouvoir de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque autre point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et de le prolonger jusqu'à Port-Nelson et Churchill, ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte, un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie du chemin de fer et de transport de la Vallée de la Nelson, fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Vic., ch. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires Winnipeg et Baie-d'Hudson, comme suit:—

	Acres.
Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba—distance évaluée à 225 milles	1,440,000
Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus, près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée à 425 milles	5,440,000
Division C.—L'embranchement à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jurqu'à son intersection avec le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest—la distance ne devant pas dépasser 250 milles (concession sujette à l'approbation du Parlement)	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit:—50 milles de la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles chaque année subséquente jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne terminait par sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdait son droit à une subvention pour son embranchement, qui lui-même devait être terminé pour le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil du 16 septembre 1891, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de la compagnie a été prorogé comme suit :

Jusqu'au 21 juin 1894 (la limite accordée par sa charte telle que modifiée par 53 Vic., ch. 80), la partie du chemin s'étendant du bout des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rive sud de la Saskatchewan près de l'extrémité occidentale du lac des Cèdres, ou entre le lac des Cèdres et Grands-Rapides, distance d'environ 250 milles. Cet arrêté du conseil approuvait le projet d'une convention qui devait être faite avec la compagnie pour les travaux, et cette convention a été signée le 18 septembre 1891.

Par l'acte spécial 54-55 Vic., ch. 81, autorisation de passer contrat avec cette compagnie fut donnée pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles sur la partie de cette ligne qui se trouve entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, moyennant un paiement annuel de $80,000 pendant 20 ans, sous l'empire d'un arrêté du conseil en date du 16 septembre 1891. Une convention fut en conséquence conclue avec la compagnie le 18 septembre 1891.

Le 8 novembre 1893 un arrêté du conseil fut rendu prorogeant au 21 décembre 1896 le temps fixé pour l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Sackatchewan.

L'acte spécial 57-58 Vic., ch. 24 (1894), a changé le nom de la compagnie tel que mentionné plus haut, et, quant à l'achèvement de la ligne-mère jusqu'à la rivière Saskatchewan, la date en a été reculée jusqu'au 31 décembre 1896. L'acte spécial 59 Vic., ch. 40 (1896), prolonge le temps fixé pour le parachèvement au 31 décembre 1898.

En vertu de l'acte spécial 58-59 Vic., ch. 8, l'acte de transport des subventions 54-55 Vic., ch. 81, a été amendé de manière à permettre que la moitié de la subvention annuelle fut payée lors de l'achèvement de la moitié de la ligne entre Winnipeg et la rivière Saskatchewan, et la balance lors de l'achèvement du reste : l'amendement au contrat de transport du 18 septembre 1891 fut en conséquence autorisé. A défaut de ce faire, le gouverneur en conseil était autorisé à transférer la dite moitié de la subvention à quelque autre compagnie. Le transfert a maintenant été exécuté en faveur de la Compagnie du chemin de fer et de canal du lac Manitoba (*à voir*), qui va construire jusqu'à un point à mi-chemin entre Gladstone ou Portage-la-Prairie et la rivière Saskatchewan.

Par un arrêté du conseil du 1er février 1896, le contrat, ou acte de transport du 18 septembre 1891, fut en conséquence annulé, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 7 mai 1896, un nouvel acte de transport fut passé avec la compagnie, daté le 12 de ce mois, s'appliquant à un chemin de fer à être construit depuis le lac Dauphin (ou un point à mi-chemin du Portage-la-Prairie ou Gladstone) jusqu'à la rivière Saskatchewan : la subvention du gouvernement devant être de $40,000 par année pendant 20 ans ; le chemin devant être parachevé le 31 décembre 1898.

Par le même arrêté du conseil du 7 mai 1896, le temps fixé pour le parachèvement par l'acte des subventions en terres de la compagnie, du 18 septembre 1891, fut aussi étendu au 31 décembre 1898.

Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.

(*Voir* n° 8, subventions en terres.)

Par l'acte 40 Vic., ch. 11 (1896), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point

dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant Fort-Qu'Appelle, jusqu'au chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887 la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle), l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente, jusqu'à construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'à Fort-Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près l'angle nord-ouest du lac Winnipegosis ; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne.

L'acte 53 Vic., ch. 83 (1890), a prorogé au 1er août 1892 le délai pour la construction de la partie de cette voie ferrée qui se trouvera entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle—le reste du chemin devant être terminé par la suite à raison de 50 milles par année.

Cet acte a été abrogé par l'acte 55-56 Vic., ch. 63 (1892), et les délais pour l'achèvement du chemin entre les points d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle ont été prolongés jusqu'au 30 octobre 1894, le chemin de fer devant être terminé par la suite à raison de 20 milles par année.

Pouvoir a été donné à la compagnie de transporter ou affermer le chemin à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique· à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, à la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord-Ouest-Central, ou à la Compagnie du chemin de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson.

Par l'acte spécial de 1884, 57-58 Vic., ch. 96, le temps du parchèvement de la section du chemin de fer entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle fut prolongé jusqu'au 30 octobre 1896 ; le reste du chemin devant être complété sur le pied de 20 milles par année après cette date.

La subvention en terres est devenue périmée.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du Saint-Laurent ;
2. Le canal Welland ;
3. Le canal du Saut-Sainte-Marie ;
4. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain ;
5. Ceux de la rivière des Outaouais ;
6. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
7. Ceux de la Trent ;
8. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton.

DÉPENSES POUR LES CANAUX.

La liste qui suit indique la somme totale imputée au compte du capital, et que l'Etat a employée à la construction et à l'agrandissement de chacun des canaux du Canada ; elle comprend une période de temps à compter avant la confédération et s'étendant jusqu'au 30 juin 1896 :

Canal Lachine	$10,125,972 26
Canal Beauharnois	1,611,690 26
Canal Soulanges (en construction)	2,275,908 55
Canaux Williamsburg (en voie d'agrandissement)	4,228,419 71
Canal Cornwall (en voie d'agrandissement)	5,953,662 53
Relevés hyd. du fleuve et des canaux du St-Laurent	1,147,132 82
Lac Saint-Louis	54,662 45
Canal Murray	1,247,470 26
Canal Welland	23,769,353 41
Canal du Saut-Sainte-Marie	3,448,011 83
Canal Sainte-Anne	1,170,215 63
Canaux Carillon et Grenville	4,029,788 86
Canal de la Culbute	379,494 46
Canal Rideau (y compris la division de Perth)	4,560,285 60
Canal de la Trent	1,538,779 97
Ecluse Saint-Ours	121,537 65
Canal Chambly	637,206 76
Canal Saint-Pierre	648,755 64
Relevé du canal de la baie Verte	44,387 53
Total au compte du capital	$66,948,348 65

En outre de ce que ci-dessus, il a été dépensé durant la même période pour l'entretien, les réparations et l'exploitation de ces différents travaux, mais non imputé au compte du capital.....	$13,932,785 89
Faisant un total de dépenses sur les canaux de	$80,881,134 54

Le revenu total des canaux, comprenant les péages, ainsi que les loyers de terrains et des chutes d'eau durant la même période s'élève à $10,917,796.74.

DÉPENSES ET RECETTES TOTALES DE L'EXERCICE.

DÉPENSES.

Les dépenses totales en rapport avec la construction, l'entretien et l'exploitation des différents canaux pendant l'exercice expiré le 30 juin 1896, et autres dépenses, se répartissent comme suit :—

Construction, au compte du capital		$2,258,778 97
Renouvellements, au compte du revenu.	$121,908 10	
Réparations " "	226,328 40	
Personnel (exploitation et perception).	345,454 47	
		693,690 97*
		$2,952,469 94

REVENU.

Le revenu total pour l'exercice a été de $341,503,09, moins les remboursements, $1,964.37, laissant un revenu réel de $339,538.72, soit une diminution de $351.77 sur le revenu de l'exercice précédent. Le revenu réel provenant des péages s'élève à $268,838.67, une diminution de $12,287.41, et les loyers reçus s'élèvent à $51,414.01, une augmentation de $10,807.11.

Le système d'accorder des remises sur le transport en transit de grain et autres produits alimentaires fut interrompu au commencement de 1893, et le taux régulier fixé à dix centins la tonne, par un arrêté du conseil du 13 février 1893, taux qui a continué les années suivantes. Les remises dont il est question plus haut se trouvent en détail dans le rapport du comptable, partie II, page 31; elles se composaient des sommes versées en trop, et des sommes payées pour le transport de matériaux destinés à des travaux de l'Etat.

La dépense totale pour le personnel et l'entretien, les réparations et renouvellements, se monta à $693,690.97 pour l'année, une diminution de $52,085.07; les recettes nettes totales, telles que ci-dessus, se montent à $339,538.72; le montant des dépenses dépasse de $354,152.25 celui des recettes.

---

* Les chiffres ci-dessus sont ceux portés au chef " Total pour les canaux " dans l'exposé du comptable (partie I page 3), les cinq derniers item de cet exposé, bien que représentant des dépenses tombant sous les prévisions budgétaires, ne sont pas directement imputables à ces travaux : ils s'élèvent en tout à $30,194.21, imputables " au revenu ". Ils ne sont pas compris dans l'état de l'ingénieur en chef (partie I, page 29), qui porte le total pour entretien et exploitation à $663,496.76.

Le tableau suivant fait voir la somme perçue à chaque canal à titre de recettes proprement dites des canaux, des loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quaiage et d'emmagasinage.	Amendes	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	142,511 53	.....	130 00	108 03	9,194 51	151,944 07
Saint-Laurent	60,757 83	3,033 14	80 00	15,422 28	40,963 05	120,256 30
Chambly	26,807 01	.....	9 00	.....	190 00	27,006 01
Ottawa	32,090 93	.....	.....	10 20	56 00	32,157 13
Rideau	5,798 13	51 94	.....	275 70	942 45	7,068 22
Saint-Pierre	1,248 38	.....	.....	.....	.....	1,248 38
Murray	522 12	.....	.....	.....	4 00	526 12
Vallée de la Trent	1,066 11	.....	.....	166 75	54 00	1,286 86
Saut-Sainte-Marie	.....	.....	.....	.....	10 00	10 00
Total	270,802 04	3,085 08	219 00	15,982 96	51,414 01	341,503 09
Remise de péages	.....	.....	.....	.....	.....	1,964 37
						339,538 72

Les détails relatifs au revenu des canaux et aux statistiques commerciales diverses pour la saison de navigation de l'année 1895 se trouvent dans l'annexe, "Statistique des canaux" (partie V).

Les quelques données qui suivent sur le trafic des canaux pendant la saison de navigation de 1895 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland il a passé 869,595 tonneaux de fret, dont 489,748 se composaient de produits agricoles et 121,846 de produits forestiers, 635,812 tonneaux allant à l'est et 233,883 à l'ouest, et 852,026 tonneaux étaient du fret direct, dont 621,926 tonneaux ont passé à l'est tout le long du parcours du canal. De cette quantité les vaisseaux canadiens ont transporté 290,077 et ceux des Etats-Unis 561,949. Le fret total pour l'est et l'ouest par ce canal et venant des ports des Etats-Unis en destination des ports des Etats-Unis, a été de 477,105 tonneaux, soit une diminution de 115,162 tonneaux sur l'année 1894. La quantité de grain transporté à Montréal par ce canal et ceux du Saint-Laurent a été de 231,491 tonnaux, soit une diminution de 42,160 tonneaux sur l'année précédente; sur cette quantité il en a été transbordé 18,987 tonneaux à Ogdensburg, contre 273,561 tonneaux transportés en 1894 et dont 23,030 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg.

La quantité transportée sur les canaux du Saint-Laurent a été de 828,228 tonneaux de fret, dont 469,735 pour l'est sans transbordement, et 27,209 pour l'ouest sans transbordement aussi. 315,860 tonneaux de produits agricoles et 338,793 de marchandises.

Quatre cargaisons de maïs ont été directement transportées à Montréal, soit 1,344 tonneaux.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité transportée s'exprime par 541,220 tonneaux, dont 534,084 de produits forestiers.

Sur le canal Chambly on a transporté 359,027 tonneaux, dont 226,197 de produits forestiers.

Sur le canal Rideau 88,753 tonneaux, dont 55,573 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal Saint-Pierre la quantité transportée est de 9,828 tonneaux, dont 712 de produits forestiers.

Sur le canal Murray 11,124 tonneaux, dont 4,446 de produits forestiers, ont été transportés.

Sur le canal de la vallée de la Trent il est passé 32,266 tonneaux, dont 30,889 de produits forestiers.

Sur le canal du Saut-Sainte-Marie, ouvert le 9 septembre 1895, et fermé le 6 décembre, le mouvement total du fret pour ces trois mois a été de 595,837 tonneaux, savoir, 415,442 allant à l'est, et 180,405 tonneaux allant à l'ouest.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,200 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles.

Du Détroit de Belle-Ile, à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 986 milles. De Québec à Montréal la distance est de 160 milles. Par suite du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve entre ces deux lieux, particulièrement au lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de dix à douze pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer durant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du canal fut définitivement arrêtée, mais ce ne fut qu'en 1844 que des travaux de dragage commencèrent. Cette année-là on commença à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet fut abandonné en 1847. En 1851 on commença le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869 cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à eau basse, sur une distance de 108 milles à partir de Montréal jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent au frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, prit à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur *minima* de 300 pieds, qui se porte à 500 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

Avant le commencememt des travaux du creusage du nouveau chenal il n'y avait que les vaisseaux de 350 tonneaux qui pouvaient atteindre Montréal, et, en 1853, il n'y eut que trois petits steamers transatlantiques qui vinrent dans ce port.

Durant la campagne de 1896, sur les arrivages ici, 734 étaient des steamers transatlantiques, représentant un tonnage total de 1,216,468 tonneaux; certains de ces steamers étaient des vaisseaux de plus de 5,000 tonneaux. Le mouvement donné ainsi au commerce a eu pour résultat de faire exécuter de grandes améliorations dans le port de Montréal, grâce auxquelles les moyens de logement seront beaucoup plus considérables. La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mise à la tête de la navigation océanique, et ici commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui rachètent les divers rapides

par lesquels le chenal en amont est obstrué et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent près de Trois-Rivières où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Supérieur, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 71 milles; la chute totale, directement rachetée par les écluses, est de 551 pieds; et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 51.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Saut-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont libres quant aux péages.

Le canal américain a un peu plus d'un mille de long, avec une largeur de 100 pieds au fond et deux écluses dont les dimensions sont comme suit: ancienne écluse:—Longueur, 515 pieds; largeur, 80; ouvertures des portes, 60 pieds, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds, et la nouvelle écluse, complétée dans l'automme de 1896, dont les dimensions sont comme suit:—longueur 800 pieds; largeur, 100 pieds, avec 21 pieds d'eau sur les seuils, à la hauteur moyenne des eaux.

Ce qui suit indique les grandes lignes des travaux accomplis et ceux que l'on a projetés pour mettre à effet un système d'agrandissement des canaux le long du parcours de la navigation non interrompue depuis la limite des eaux de marée et le lac Supérieur.

Ce projet d'agrandissement général comprend des écluses des dimensions suivantes: longueur, 270 pieds, de porte à porte; largeur, 45 pieds; profondeur de l'eau navigable, 14 pieds sur les seuils. L'écluse du Saut-Sainte-Marie a 900 pieds de longueur, sur une largeur de 60 pieds, et une profondeur d'eau qui correspond à plus que les 21 pieds dans la nouvelle écluse américaine.

Canal Lachine.—Sur le canal Lachine les fondations des constructions permanentes ont été posées à la profondeur voulue pour les navires tirant 14 pieds, mais il reste encore à baisser le fond de 2 pieds sur une distance de 6½ milles pour obtenir cette profondeur. Les travaux sont en voie d'exécution, et à la fin de la saison de 1896 plus de la moitié était terminée.

Lac Saint-Louis.—Sur une étendue de quatre milles en amont de l'entrée du canal Lachine, le lac Saint-Louis est obstrué par de nombreux hauts-fonds, formés principalement de matières dures, qu'il est nécessaire d'enlever pour établir un chenal en rapport avec la navigation de 14 pieds. Le creusage d'un chenal de 300 pieds de long et large de 16 sur une distance de 4 milles est à se faire, et à la fin de la saison 1896 il y en avait plus d'un tiers de complété.

Canal Soulanges.—Entre les lacs Saint-Louis et Saint-François il y a dans le fleuve une montée d'environ 83 pieds qui est rachetée par le canal Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent. Le nouveau canal (Soulanges), ayant de plus grandes proportions, est en voie de construction sur la rive nord. Il aura environ 14 milles de long. Les travaux se font à l'entreprise, et la moitié environ est complétée.

Lac Saint-François.—Dans le lac Saint-François les obtacles qui s'opposent à une navigation de 14 pieds sont de moindre importance, et ils se trouvent principalement

près de l'extrémité ouest ou supérieure, où il s'agit de faire disparaître quelques hauts-fonds.

Canal Cornwall.—Les travaux sont tellement avancés qu'ils seront terminés à la saison prochaine.

Canal de la Pointe-Farran.—Rien n'a encore été fait de l'approfondissement du canal de la Pointe-Farran, sauf les études hydrographiques nécessaires, et la préparation des plans, mais il a été dragué à ses dimensions originaires.

Canal du Rapide Plat.—Au Rapide-Plat les travaux d'élargissement sont pratiquement terminés.

Entre le canal Cornwall et le canal des Galops les biefs du fleuve demandent à être approfondis ou améliorés en certains endroits.

Canal des Galops.—Ce canal a 7⅜ milles de long et rachète les rapides Iroquois, Cardinal et Galops. Les Iroquois et Cardinal sont de très forts courants plutôt que des rapides.

On est à agrandir ce canal sur une longueur d'environ 4,000 pieds à partir de l'entrée d'amont jusqu'à un point en aval des rapides des Galops, où une nouvelle écluse, maintenant terminée, permet de passer dans la rivière. Ces travaux d'agrandissement sont pratiquement terminés.

A partir de l'entrée d'amont de ce canal jusqu'au bief de Prescott, distance d'environ trois milles, le chenal sinueux et en partie peu profond passe sur ce qu'on appelle le " Rocher Plat ", et se trouve dans les eaux américaines. L'amélioration et l'utilisation du chenal nord ou canadien de la rivière forme partie du projet d'agrandissement, mais à part les relevés préliminaires et la préparation des plans, rien n'a été fait encore.

Canal Welland.—L'agrandissement de ce canal est terminé.

Canal du Saut-Sainte-Marie.—Ce canal est maintenant ouvert au commerce. Les abords sont creusés à 18 et 18½ pieds respectivement, mais la profondeur pour laquelle le canal et l'écluse devront être adoptés est de 20. Ceci cependant n'a pas d'importance immédiate, vu que la limite de la navigation est fixée par le nouveau chenal américain dans la rivière en bas des chutes, et qu'il n'est pas encore creusé en partie dans toute la profondeur qu'on a en vue.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils... à 2 écluses...	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils... à 3 écluses...	9 "	14 "
Largeur moy. du canal neuf....		150 "

La profondeur du prisme du canal entre les écluses est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et rachète les rapides Saint-Louis, première série des rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le plan d'agrandissement du canal Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau, et à la section voisine de Montréal leur profondeur peut accommoder des vaisseaux tirant 20 pieds d'eau. Les travaux de creusage pour la navigation à 14 pieds d'eau sont en voie de progrès.

On a fermé le canal le 30 novembre 1895, pour le rouvrir le 3 mai 1896.

La navigation n'a subi aucune interruption.

Le rapport de l'ingénieur surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexes, partie I., page 103.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$184,998 25
Renouvellements, imputables au revenu	8,193 15
Réparations	24,950 20
Personnel	58,342 96
Total	$276,484 56

Les travaux de draguer le nouveau chenal sur certains haut-fonds dans le lac Saint-Louis pour satisfaire aux exigences de le navigation sont en voie de progrès; les dépenses faites pour ces travaux durant le dernier exercice s'élèvent à $49,903.31.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼	milles statutaires.
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses	200	pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au plafond	80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	120	"

Le canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1895, et rouvert le 1er mai 1896.

La navigation n'a pas été interrompue.

On trouvera les détails des réparations aux annexes, partie I., p. 105.

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	$ 15,050 85
Personnel	20,725 47
	$35,776 32

CANAL CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond (excepté à 3 ponceaux)*	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall il y a un intervalle de 32¾ milles sur le lac Saint-François, navigable pour les vaisseaux du tonnage maintenant en usage.

Le canal Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

Le canal a été fermé le 7 décembre 1890, et rouvert le 30 avril 1896.

Durant les mois de septembre et octobre 1896, l'approvisionnement d'eau a été exceptionnellement bas, ce qui a nécessité de fermer l'eau aux établissements manufacturiers, et durant le temps des eaux basses le tirant des vaisseaux a été restreint à 8 pieds.

Le niveau de l'eau la plus basse qui ait été enregistré durant la saison a été de 7 pieds et 5 pouces, et de l'eau la plus haute, de 9 pieds et 11 pouces. On trouvera des états détaillés des niveaux de l'eau à la partie I, page 132.

Il est arrivé plusieurs accidents durant l'année, et une porte d'écluse ayant été emportée par un vapeur, il en est résulté un retard dans la navigation.

Les détails concernant les réparations et les opérations se trouvent aux annexes partie I, page 131, et des travaux d'agrandissement, à la partie I, page 132.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Le creusage et l'agrandissement du prisme du canal seront bientôt terminés.

Comme il avait été décidé d'adopter le chenal nord du fleuve Saint-Laurent entre l'île du Sheik et la terre ferme comme une partie du canal, l'agrandissement du canal qui existait fut abandonné. La construction des barrages nécessaires à travers le chenal, qui avait été donnée à l'entreprise en juin 1893, fut terminée durant la saison de 1895. On a commencé à remplir l'espace en automne, et au printemps l'eau suffisait à l'ouverture de la navigation.

* C'est la largeur de l'ancien canal, au plafond, pour la navigation à neuf pieds.

On estime le coût de l'agrandissement de ce canal à $4,300,000, dont on avait payé le 1er novembre 1896, $4,049,955.

Les travaux de l'exercice sont décrits en détail dans les annexes du présent rapport, (*Voir* partie I, page 132.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$448,408 31
Renouvellements, imputables au revenu	2,175 00
Réparations	25,259 56
Personnel et entretien	15,472 26
Total	$491,315 13

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1895 et rouverts le 1er mai 1896.

Il est arrivé un accident, et la navigation a été retardée par le fait que les portes de l'une des écluses furent emportées.

Les dépenses faites sur ces canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$442,021 12
Renouvellements, imputables au revenu	8,607 04
Réparations	9,036 00
Personnel et entretien	9,588 51
Total	$469,252 67

Pour les détails, *voir* les annexes, partie I, de page 126 à page 128.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	¾ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimension de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter, si c'est nécessaire, le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On est a refaire le prisme de ce canal dans les dimensions originaires, savoir, 50 pieds de largeur au fond par 10 pieds de profondeur. (*Voir* annexes, partie 1, page 133.)

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent sautent les rapides.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement de ce canal consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, et à construire une nouvelle écluse de prise d'eau et un canal d'alimentation en rapport avec l'ancienne. Le fond du chenal, sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse à été terminée en 1888 et est en opération; les autres travaux qui s'y rapportent sont aussi finis. On a adjugé, dans le cours du mois de janvier 1891, l'entreprise de l'agrandissement du reste du canal, y compris l'écluse à la sortie du canal. Les travaux sont en voie d'exécution. L'estimation du coût de l'agrandissement est de $1,700,000, dont $1,582,713 étaient payés au 1er novembre 1896 (*Voir* annexes, partie I, page 133.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	4
Dimension des écluses	1 écluse de garde 270 p. x 45 pds. 1 écluse d'ascens. 270 p. x 45 pds. 2 " 200 p. x 45 pds.
Chute totale des écluses	15½ feet.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'agrandissement et d'approfondissement de l'entrée d'amont, et de construction d'une écluse d'ascension de la rivière en aval des rapides des Galops, à environ 4,000 pieds de l'entrée d'amont, ainsi que d'une écluse de garde et d'un coursier d'alimentation du canal contigu à cet endroit, ont été donnés à l'entreprise en

novembre 1888. Les deux écluses sont terminées, et l'eau y a été introduite en octobre 1894. Les autres travaux sont en cours. L'estimation du coût de l'agrandissement est de $1,650,000, sur laquelle somme, au 1er novembre 1896, il avait été payé $1,503,344.

En se servant de cette écluse d'ascension les navires d'un léger tirant d'eau capables de monter le courant des rapides des Iroquois et de Cardinal pourront se dispenser de prendre la route du canal sur une longueur de 7 milles environ, en ne parcourant que les 4,000 pieds qui séparent l'écluse de l'entrée d'amont pour passer les rapides des Galops. L'eau ayant été exceptionnellement basse durant la saison, la navigation a profité de ces travaux, des mesures ayant été prises pour les utiliser à cette fin.

On n'a encore pris aucune mesure, à part les relevés hydrographiques préliminaires, en vue d'agrandir les 7 milles du canal à l'est de cette écluse.

Dans le cours de la saison de 1892, on a terminé le relevé hydrographique de ce qu'on appelle "le chenal du nord", à partir de la tête du canal des Galops jusqu'à la tête de l'île Spencer, chenal qui, une fois amélioré, offrira un trajet de ⅔ de mille plus court que le chenal du sud, dans les eaux américaines, dont on se sert maintenant. (*Voir* annexes, partie I, p. 134.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5½ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

Les travaux comprennent une tranchée de 4¼ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de 9½ milles. Il n'y a pas d'écluses. Le canal est traversé par quatre ponts tournants.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, jusqu'à Port-Dalhousie, la distance est d'environ 120 milles.

Le canal a 80 pieds de largeur au fond, et à l'eau basse sa profondeur est de 12½ pieds.

L'entrée du havre de la Presqu'île sur le lac a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du phare principal à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur à l'entrée est de 16 pieds aux eaux basses.

Le canal a été fermé à la navigation le 5 décembre 1895, et livré de nouveau à la navigation le 17 avril 1896.

Le niveau de l'eau le plus élevé qui ait été enregistré entre mai et novembre 1895, a été de 12 pieds 5 pouces (en mai), et le plus bas, de 12 pieds 4 pouces (en

novembre), ce qui a été les plus basses eaux hautes et les plus basses eaux basses depuis les cinq dernières années.

La navigation de ce canal a été maintenue sans interruption. Il est passé 603 vaisseaux. (*Voir* annexes, partie I, p. 134.)

Les dépense sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	$5,410 33
Personnel et entretien	5,409 10
Total	$10,819 43

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

—	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)		2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 45 " 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 45	270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses	326¾ pds.	326¾ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "

BRANCHE DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc	300 "
" De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimension des écluses	1 de 150 x 25½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour le nouveau canal et l'autre pour l'ancien.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

Le canal a été fermé à la navigation le 12 décembre 1895, et rouvert le 28 avril 1896.

Il n'y a rien eu dans les opérations de l'année qui mérite aucune mention spéciale.

On trouvera, page 136, des tableaux indiquant le plus haut et le plus bas niveau de l'eau aux nouvelles écluses d'entrée à Port-Dalhousie et à Port-Colborne pour chaque mois du dernier exercice.

En ce qui concerne la navigation, on peut remarquer qu'à Port-Colborne le niveau de l'eau le plus élevé a été en novembre 1895, 18 pieds et 4 pouces, et le plus bas, aussi en novembre, 12 pieds et 2 pouces.

A Port-Dalhousie, les plus hautes eaux ont été en avril et mai 1896, 15 pieds et 6 pouces, et les plus basses en octobre 1895, 12 pieds et 4 pouces.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations exécutées. (*Voir* partie I, p. 138.)

Les dépenses faites sur ce canal dans le cours du dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 1,677 67
Renouvellements, imputables au revenu	18,768 99
Réparations	62,542 64
Personnel et entretien	87 988 11
Total	$170,977 41

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 394 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers les lacs Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière du Saut-Sainte-Marie, jusqu'à

une courte distance du canal du Saut-Sainte-Marie. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance par le lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur est de 266 milles, et jusqu'à Duluth de 390 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal, entre l'extrémité des jetées à l'entrée	5,967 pieds.
Nombre d'écluses	5
Dimensions de l'écluse	900 x 60 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	20 pieds 3 pouces.
Chute totale	18 pieds.
Largeur du canal au fond	141 pieds 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 pieds.

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien.

Lorsque la rivière est à son état normal il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La longueur du canal à travers l'île est de 3,500 pieds. En sus, des approches ont été creusées aux deux entrées. La longueur totale de ce canal et de ses approches est d'environ 18,100 pieds.

Pour les fins de l'entreprise, on a divisé les travaux en trois sections, et des contrats ont été passés comme suit: Pour l'entrée d'aval, le 30 janvier 1889; pour l'entrée d'amont, le 26 mars 1889; et pour le canal et l'écluse d'ascension, le 20 novembre 1888.

Le projet, tel qu'énoncé dans ces contrats, comprenait une chambre d'écluse de 600 pieds de long sur 85 de large, avec une profondeur de 16¼ pieds d'eau sur les seuils au niveau d'eau le plus bas connu, la largeur des portes d'entrée devant être de 60 pieds. Cette écluse était faite de manière à laisser passer deux navires en une seule éclusée. Le prisme du canal devait être à 18 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière en amont de l'île Sainte-Marie.

Cependant, des personnes intéressées à la navigation de ce canal ont représenté que ces dimensions devraient être augmentées, et sous l'empire d'arrêtés du conseil rendus le 21 mai et le 3 juillet 1891, un nouveau contrat fut passé le 19 juin 1891 avec les entrepreneurs, MM. Hugh Ryan et Cie, aux termes duquel les dimensions suivantes furent décidées:—Longueur de la chambre d'écluse 650 pieds, largeur 100 pieds, profondeur d'eau sur les seuils 19 pieds; le temps fixé pour terminer ces travaux fut prorogé du 10 mai 1892 au 10 mai 1893.

Toutefois, au cours de la session de 1891, un débat eut lieu au parlement sur l'à-propos de faire l'entrée de l'écluse en ligne droite avec les murs de la chambre, et le 24 décembre 1891 et le 1er avril 1892, des arrêtés du conseil furent rendus autorisant de nouveaux changements dans ce sens. Un second contrat supplémentaire fut passé avec les entrepreneurs le 5 avril 1892, et aux termes de ce contrat les dimensions de l'écluse devaient être comme suit:—Longueur de la chambre 900 pieds, largeur 60 pieds d'un bout à l'autre, avec une profondeur de 20 pieds 3 pouces d'eau sur les seuils à l'extrême bas niveau connu de la rivière en aval de l'écluse; le temps accordé pour terminer ces travaux fut fixé au 31 décembre 1894.

Subséquemment, il devint nécessaire que les travaux fussent terminés plus tôt, et sous l'empire d'un arrêté du conseil rendu le 20 octobre 1892, un nouveau contrat fut passé avec les entrepreneurs, le 8 novembre 1892, pour l'exécution, avant le 1er juillet 1894, de tous les travaux qui leur avaient été donnés à l'entreprise, y compris le creusement du prisme du canal à une plus grande profondeur de 4 pieds, faisant 22 pieds au-dessous du plus bas niveau connu de la rivière.

Par le projet ainsi modifié l'écluse pourra loger trois navires les uns derrière les autres, un du type des lacs, de 320 pieds de long, et deux du type du canal Welland, de 225 pieds de long, avec moyen d'entrer et de sortir facilement en droite ligne, par les portes de l'écluse, avec la ligne du canal.

L'écluse et le prisme du canal ont été terminés et prêts au trafic vers la fin de juin 1895, mais ce ne fut que le 9 septembre que les chenaux des abords ont été assez nettoyés pour permettre au commerce général d'y passer. Dans tous les cas le canal fut ouvert à cette date et il le resta sans interruption jusqu'au 6 décembre. Il a été ouvert pour la saison de 1896 le 7 mai. Les approches ont été creusés à une profondeur de 18 pieds à 18½ pieds respectivement. Ceci n'empêche pas toutefois les plus gros vaisseaux des lacs de se servir du canal en toute liberté, attendu que le commerce est à la merci de la profondeur de la rivière en aval, dont la limite navigable est actuellement régie par certains hauts-fonds dans le chenal américain, et au Sailor's Encampment, ce qui porte la profondeur à 16 pieds au niveau d'eau moyen. On est à enlever ces hauts-fonds.

Durant la saison de 1896, qui a été close le 10 de décembre, 5,136 vaisseaux ont passé par ce canal, soit 3,042 éclusages. Le tonnage de ces vaisseaux était de 4,395,156 tonneaux dans leur ensemble, et ont transporté 4,577,397 tonnnes de fret. On constatera l'énorme étendue du trafic passant par le Saut par les états ci-dessous, qui donnent des renseignemts sommaires sur les opérations de la saison de 1896, un de ces états indiquant les rapports du trafic qui s'est fait dans le canal canadien seulement, et l'autre donnant un aperçu du trafic qui s'est fait simultanément tant dans le canal canadien que dans le canal américain. Le trafic qui s'est fait dans ce dernier fait voir que le mouvement vers une augmentation rapide dans les opérations a encore été très marqué: il est passé au delà de 16,000,000 de tonnes de fret par les deux canaux, soit une augmentation de plus de un million de tonneaux. Il y a eu une augmentation de plus de 17 millions de boisseaux de blé, et une augmentation de plus de 19 millions de boisseaux d'autres grains.

Les dépenses faites sur ce canal durant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$189,986 59
Renouvellements, imputables au revenu	Nil.
Réparations	2,650 17
Personnel et entretien	16,074 70
	$208,711 46

Le total des dépenses imputables au capital au 1er novembre 1896 est porté à $3,490,207.86. Les frais sont portés à $4,000,000.

On trouvera aux annexes les détails de ces travaux. (*Voir* annexes, partie I., p. 97.)

Etat comparatif du mouvement du fret et des passagers en destination et venant du lac Supérieur, durant les saisons de 1895 et 1896, comprenant les statistiques des canaux américain et canadien au Saut-Sainte-Marie, dans le Michigan et dans Ontario.

Articles.	Désignation.	Saisons.		Augmentation.		Diminution.	
		1895.	1896.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
Vaisseaux "A"	Nombre	17,956	18,615	659	·04		
Passages des écluses	do	7,734	9,466	1,732	·22		
Tonnage, enregistré	Ton. nets	16,806,781	17,249,418	442,637	·03		
do fret	do	15,062,580	16,239,061	1,176,481	·08		
Passagers	Nombre	31,656	37,066	5,410	·17		
Houille, anthracite	Ton. nets	440,477	397,210	.....	....	43,267	·10
do bitumineuse	do	2,133,885	2,626,130	492,245	·23		
Farine	Barils	8,902,302	8,882,858	.....	.....	19,444	·00
Blé	Boisseaux	46,218,250	63,256,463	17,038,213	·37		
Grain (autre que le blé	do	8,328,694	27,448,071	19,119,377	230		
Fer fabriqué et en gueuse	Ton. nets	100,337	121,872	21,535	·21		
Sel	Barils	269,919	237,515	.....	.....	32,404	·12
Cuivre	Ton. nets	107,452	116,872	9,420	·09		
Minerai de fer	do	8,062,209	7,909,250	.....	.....	152,959	·02
Bois	M. pds. M.P	740,700	684,986	.....	.....	55,714	·08
Minerai d'argent	Ton. nets	100	240	140	140		
Pierre de construction	do	23,876	17,731	.....	.....	6,145	·26
Fret non classé "B"	do	463,308	520,851	57,543	·12		

Note :

"A." Steamers	13,404
Voiliers	4,391
Non enregistrés	820
Total	18,615

"B." Compris à l'article du "Fret non classé" sont 2,358 tonneaux de laine et 31 de peaux vertes.

Le canal américain a été ouvert en 1895 durant 231 jours.
" " 1896 " 232 "
Le canal canadien " 1895 " 87 "
" " 1896 " 218 "

Le canal canadien a été ouvert la première fois au commerce le 9 septembre 1895.

* Dans les rapports précédents, il a été fait mention qu'on était à exécuter des travaux d'amélioration dans le chenal sud de la rivière connu sous le nom du chenal du lac au Foin (*Hay Lake*), en aval des chutes. dans les eaux américaines, qui ne pouvait antérieurement livrer passage qu'à des vaisseaux ne tirant pas plus de six pieds d'eau. Ce chenal amélioré aura 300 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur navigable, Ces travaux, commencés en 1882, et dont le coût fut estimé devoir être de $2,659,115, sont tellement avancés que le seul obstacle au passage des vaisseaux d'un tirant de 20 pieds n'existe que sur un point, à l'île Neebish, où l'on ne peut avoir à présent que 17 pieds d'eau.

La nouvelle voie abandonne le chenal navigable actuel de la rivière à un endroit (Rapides de l'Ile au Sucre) situé à environ 2½ milles en aval du chenal, passe dans le lac au Foin, et par la voie de la Neebish du milieu (*Middle Neebish*) se raccorde au chenal actuel, au pied de l'île au Sucre, ce qui fait gagner une distance de 11 milles (16 milles au lieu de 27), sur la distance par le vieux chenal qui passe au nord de l'île au Sucre dans les eaux canadiennes.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine, ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne;
Le canal Carillon;
do Grenville;
do Rideau.
} Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal:

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal Carillon	¾	51⅜
Du canal Carillon au canal Grenville	6¼	57⅝
Canal Grenville	¾	63⅜
Du canal Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, rachète les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 29 novembre 1895, cette écluse était rouverte le 26 avril 1896.

La navigation n'a pas été interrompue cette année.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes deux à la disposition du public. (*Voir* annexes, partie I, p. 105.)

Les dépenses faites sur ce canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu	Rien.
Réparations	$ 4,993 89
Personnel et entretien	2,495 54
Total	$ 7,489 43

CANAL CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal rachète les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal Carillon il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Fermé le 30 novembre 1895, ce canal était rouvert le 27 avril 1896.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont. (*Voir* annexes, partie I, p. 105.)

A partir de la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal Grenville il y a un espace navigable de 5½ milles.

CANAL GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 pieds.

Ce canal, qui rachète les rapides du Long-Saut, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa..

Des inspections préliminaires ont été faites pour l'élargissement de deux biefs du canal Grenville, mais aucuns travaux n'ont été commencés.

Le canal a été fermé le 30 novembre 1895 et rouvert le 27 avril 1896. (*Voir* annexes, partie I, p. 106.)

Les dépenses faites sur ces deux canaux, Carillon et Grenville, dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	$ 3,850 31
Renouvellements, imputables au revenu	Rien.
Réparations	12,161 10
Personnel et entretien	13,995 69
Total	$30,007 10

On trouvera aux annexes, partie I, p. 111, des tableaux indiquant la hauteur de l'eau dans les canaux ci-dessus pendant le dernier exercice.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de chute.
Différence totale des niveaux, 446¼ pds.	282¼ d'ascension et 164 de chute. durant les hautes eaux.
Dimension des écluses	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds ; profondeur navigable sur toute la longueur du canal	4½ pieds.
Largeur du canal au fond	60 " dans la terre. 54 " dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 " dans la terre.

Canal de Perth.

Longueur du canal	6 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimension des écluses	134 x 32 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Longueur du barrage	200 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 " 6 pouces.
Largeur du canal au fond	40 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 " dans le roc. 60 " dans l'argile.

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau et la ville de Perth.

Un arrêté du conseil du 27 septembre 1890 a déclaré ce canal partie du canal Rideau.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessus sont indiqués les sources d'alimentation :

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas :

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3 .Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, autrefois appelé le lac du Diable, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 30 novembre 1895, et à Kingston-Mills le 20. Elle a recommencé à Ottawa et à Kingston-Mills le 1er mai 1896.

L'extrême eau basse a rendu la navigation difficile à certaines époques de l'été.

La crue des eaux du printemps a été très forte, mais les dommages ont été vite réparés, et la navigation n'en a pas été affectée.

On trouvera dans les annexes les détails des réparations et autres travaux exécutés. (Partie 1, page 117.)

On trouvera aux annexes, partie 1, page 122, un état des niveaux des eaux.

Les dépenses faites sur le canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Nil.
Renouvellements, imputables au revenu	$21,452 29
Réparations	30,196 38
Personnel et entretien	34,052 77
Total	$85,701 44

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, jusqu'à Saint-Jean, pour suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La longueur depuis Sorel jusqu'à la frontière est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :—

Section de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	⅛ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.	
Chute totale de l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300 "	
" " " ouest	690 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 29 novembre 1895 et rouverte le 29 avril 1896.

Les eaux hautes du printemps ont causé quelques dommages, mais la navigation n'a pas subi de retards. (*Voir* annexes, partie I., p. 106.)

Les dépenses faites sur cette écluse dans le cours de l'exercice, se décomposent comme suit :—

Construction, imputable au capital	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu	Rien.
Réparations	$ 1,678 49
Personnel et entretien	2,094 91
Total	$ 3,773 40

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles
Nombre d'écluses	9 "

Dimensions des écluses :—

Ecluse de prise d'eau n° 1 à Saint-Jean.....	122	pieds	De 22½ à 24 pieds de large.
" d'assensions 2.....	124	"	
" " 3, 4, 5, 6.....	118	"	
" " 7,8,9,écluses accolées	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond.....	36	"	
" du canal à la surface de l'eau.....	60	"	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal rachète les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1895 et rouvert le 4 mai 1896.

La navigation n'a pas été interrompue pendant la saison et le mouvement du trafic par le canal indique une augmentation de 30 pour 100.

On trouvera aux annexes une description des divers travaux et améliorations exécutés dans le cours de l'exercice, ainsi qu'un état des niveaux d'eau. (*Voir* annexes, partie I, pp. 107, 109.

Les dépenses faites sur le canal, dans le cours du dernier exercice, se décomposent comme suit :

Construction, imputable au capital.....	Rien.
Renouvellements, imputables au revenu.....	$ 3,694 63
Réparations.....	11,801 12
Personnel et entretien.....	19,349 65
Total	$ 34,845 40

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Le terme canal de la Trent s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui, actuellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local. Grâce à des travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié :—

Par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux situé à environ 65 milles de Trenton ; partant du lac Balsam, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe ; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été

rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables. Milles.	Innavigables. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley		14½
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'	51¾	
De Peterboro' à Lakefield		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté à un point au delà du lac Balsam		165
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du Scugog		27½

Les constructions pour lesquelles la navigation de la Trent a été améliorée sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et à la Pointe de Young. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabi maintient la navigation depuis le lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux (*Stony*) jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur passe par les rapides Burleigh et Lovesick et relie le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*).

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'au chutes Fénelon.

Aux chutes Fénelon, 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses, avec leurs dimensions.

1 écluse à Rosedale, (entretenue par le gouvernement d'Ontario).....100′ x 30 x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur le seuil.

2	écluses à	Fénelon.....	134′ x 33′ x	5′ 0″	à 7′ 6″	profondeur d'eau sur	le seuil.
1	do	Lindsay.....	do	5′ 0″	à 7′ 0″	do	do
1	do	Bobcaygeon..	do	5′ 8″	à 7′ 6″	do	do
1	do	Buckhorn....	do	′ 0″	à 9′ 0″	do	do
1	do	Lovesick.....	do	5′ 0″	à 9′ 4″	do	do
2	do	Burleigh.....	do	2′ 4″	à 7′ 0″	do	do
1	do	Pointe de Young (ouvrage du gouvernement provincial), 134′ x 33″ x 5′ 0″ à 14′ 0″ profondeur d'eau sur le seuil.					
1	do	Peterborough.	134′ x 33″ x	5′ 0″	à 10′ 0″	profondeur d'eau sur	le seuil.
1	do	Hastings.....	do	7′ 0″	à 10′ 6″	do	do
1	do	Chisholms....	do	5′ 0″	à 8′ 6″	do	do
13							

NOUVEAUX TRAVAUX.

La division entre Lakefield et Peterborough, 9½ milles, est divisée en deux sections qui sont données à l'entreprise et en voie d'exécution.

Sur la division entre le lac Balsam et le lac Simcoe, la première section de 5½ milles est en voie d'exécution à l'entreprise. On est à faire les relevés et des plans des 13½ milles qui restent. Un détail particulier des ouvrages de cette division sera une écluse d'ascension par force hydraulique de 50 pieds.

Sur le bief du centre la navigation s'est fermée le 21 novembre 1895 et s'est rouverte le 20 avril 1896; sur le bief d'aval elle s'est fermée le 22 novembre 1895 et rouverte le 18 avril 1896.

La navigation n'a pas subi d'interruption, et le niveau de l'eau a été satisfaisant.

On trouvera dans les annexes les détails des différentes réparations qu'on a faites,—partie I, pages 113 et 116.

Les dépenses faites sur ce réseau de canaux pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:

Construction, imputable au capital.....	$392,976 08
Renouvellements, imputables au revenu.....	6,185 75
Réparations.....	3,329 97
Personnel et entretien.....	4,349 34
Total	$406,841 14

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau	55 pieds.
Une écluse de marée	(4 paires de portes.)
Dimensions	48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant maximum de la marée dans la baie Saint-Pierre	4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur le côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

Le canal est resté fermé pour l'exécution d'importantes réparations jusqu'au 8 novembre 1895,

La description des réparations et améliorations se trouve dans les aunexes. (*Voir* partie I, p. 150.)

Les dépenses faites sur ce canal pendant le dernier exercice se décomposent comme suit:—

Construction, imputable au capital	$ 1,455 21
Renouvellements, imputables au revenu	16,743 64
Réparations	260 90
Personnel	2,182 04
Total	$20,641 79

CANAL DE SOULANGES.

On est à construire ce canal sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, au lieu d'agrandir le canal de Beauharnois sur le côté sud. Il suit une ligne qui s'étend, en amont, de la pointe des Cascades à la pointe de Macdonald, près de Coteau-Landing. Le projet comprend la construction d'un canal sur une ligne pratiquement droite, long de 14 milles, avec cinq écluses d'ascension rachetant une chute d'eau de 82½ d'eau. (Le nombre d'écluses dans le canal de Beauharnois, y compris l'écluse de prise d'eau, est de neuf.) Les dimensions des écluses seront celles du réseau agrandi, c'est-à-dire: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondear de l'eau sur les seuils, 14 pieds. On a donné à l'entreprise les travaux de construction du canal lui-même, du pont et de la maçonnerie de l'écluse, et ils sont en voie d'exécution. L'ingénieur en chef dit qu'il faudra au moins trois années pour terminer le canal.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport de l'ingénieur en chef et dans celui de l'ingénier surintendant. (*Voir* annexes, partie I, p. 11 et p. 91.

Au 1er novembre 1896 les dépenses étaient de $2,401,698.88, sur $5,000,000, coût de l'estimation actuelle.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

COMMISSION DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

En 1895, une résolution fit adoptée par le Congrès des Etats-Unis en vue de nommer des commissaires pour conférer avec d'autres commissaires de la Grande-Bretagne et du Canada, dans le but de s'enquérir et de faire rapport sur la possibilité de construire un réseau de canaux devant donner l'accès des grands lacs aux navires océaniques. Trois commissaires furent en conséquence nommés par le gouvernement des Etats-Unis, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 30 novembre 1895, trois commissaires furent aussi nommés par le Canada: MM. O. A. Howland, T. C. Keefer, I. C., et T. Munro, I. C. De part et d'autre, ces messieurs ne devaient pas recevoir d'émoluments; mais le parlement vota un crédit pour faire face aux dépenses de la commission.

Celle-ci eut plusieurs séances et recueillit d'importantes données, dont plusieurs provenaient de sources canadiennes. A la fin de l'année les commissaires américains présentaient leur premier rapport, qui fut imprimé par ordre du comité chargé du commerce étranger et international. Vu l'importance du sujet, le rapport principal est annexé au présent, dans la partie VII.

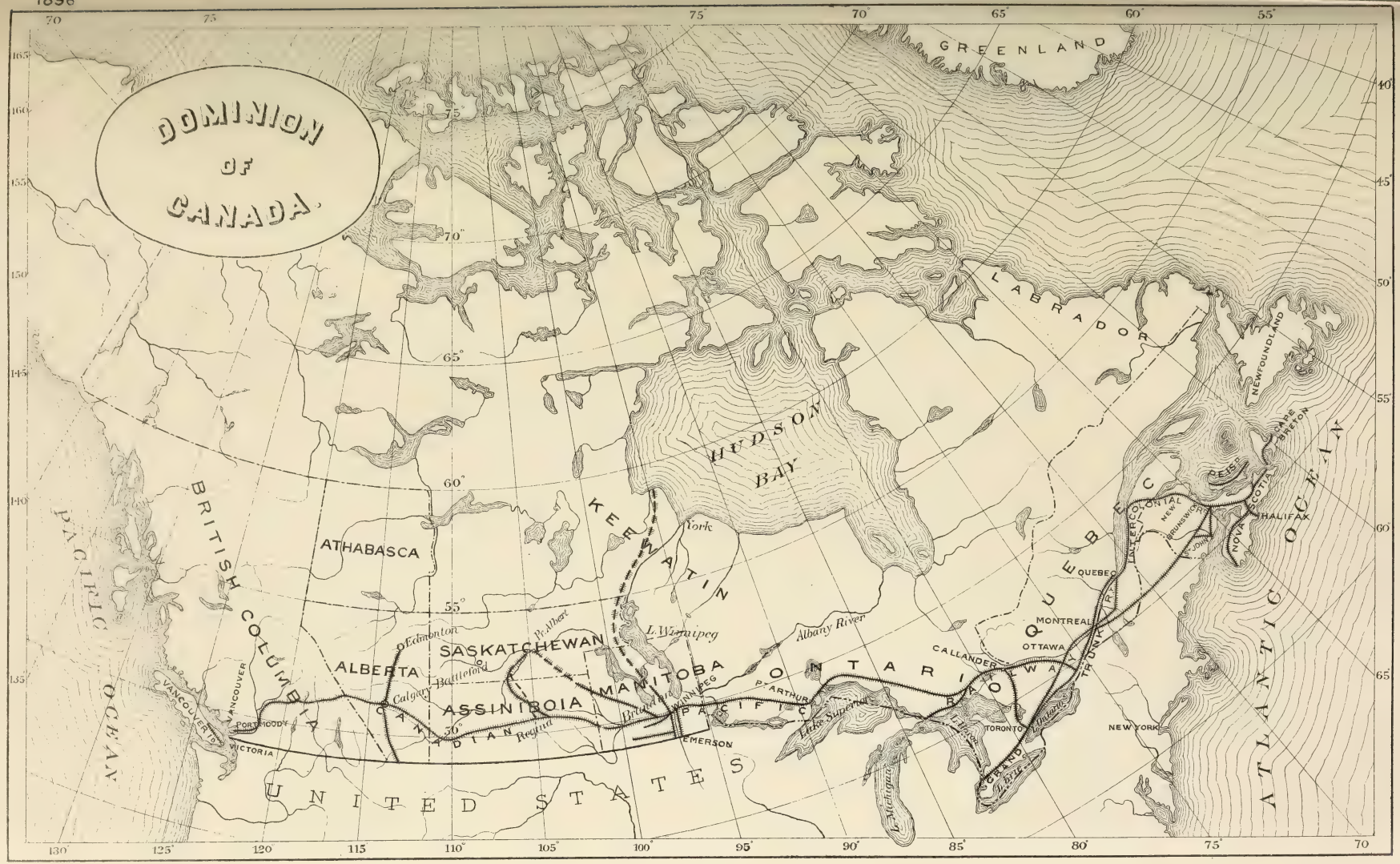
Par ce rapport on verra que les commissaires jugent le projet absolument praticable, et que les canaux devraient avoir une profondeur navigable d'au moins 28 pieds. Les premiers travaux à entreprendre seraient la construction d'un canal à Niagara (de Tonawanda à Olcott), et des ouvrages devant contrôler le niveau du lac Erié, ouvrages pour lesquels ils recommandent que des études hydrographiques complètes soient faites; aussi, l'amélioration de la route Oswégo-Onéida-Mohawk, la route Saint-Laurent-Champlain, la rivière Hudson, et celle des canaux intermédiaires. Ils estiment que ces études coûteront au moins $600,000, et qu'elles dureront quelques années.

Les commissaires canadiens n'ont pas encore présenté leur rapport.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,

Le très obéissant serviteur,

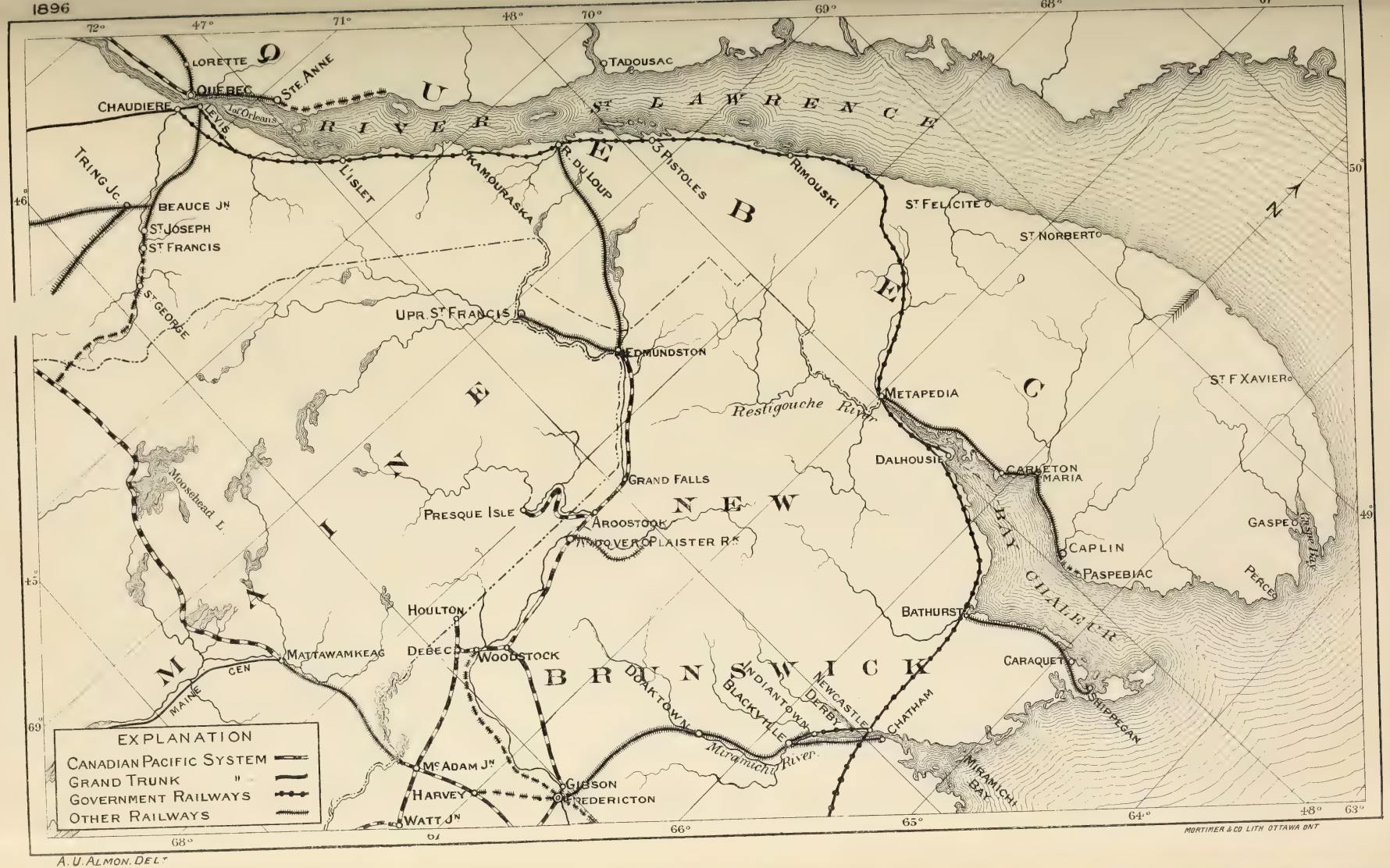
ANDREW G. BLAIR,
Ministre des chemins de fer et canaux.

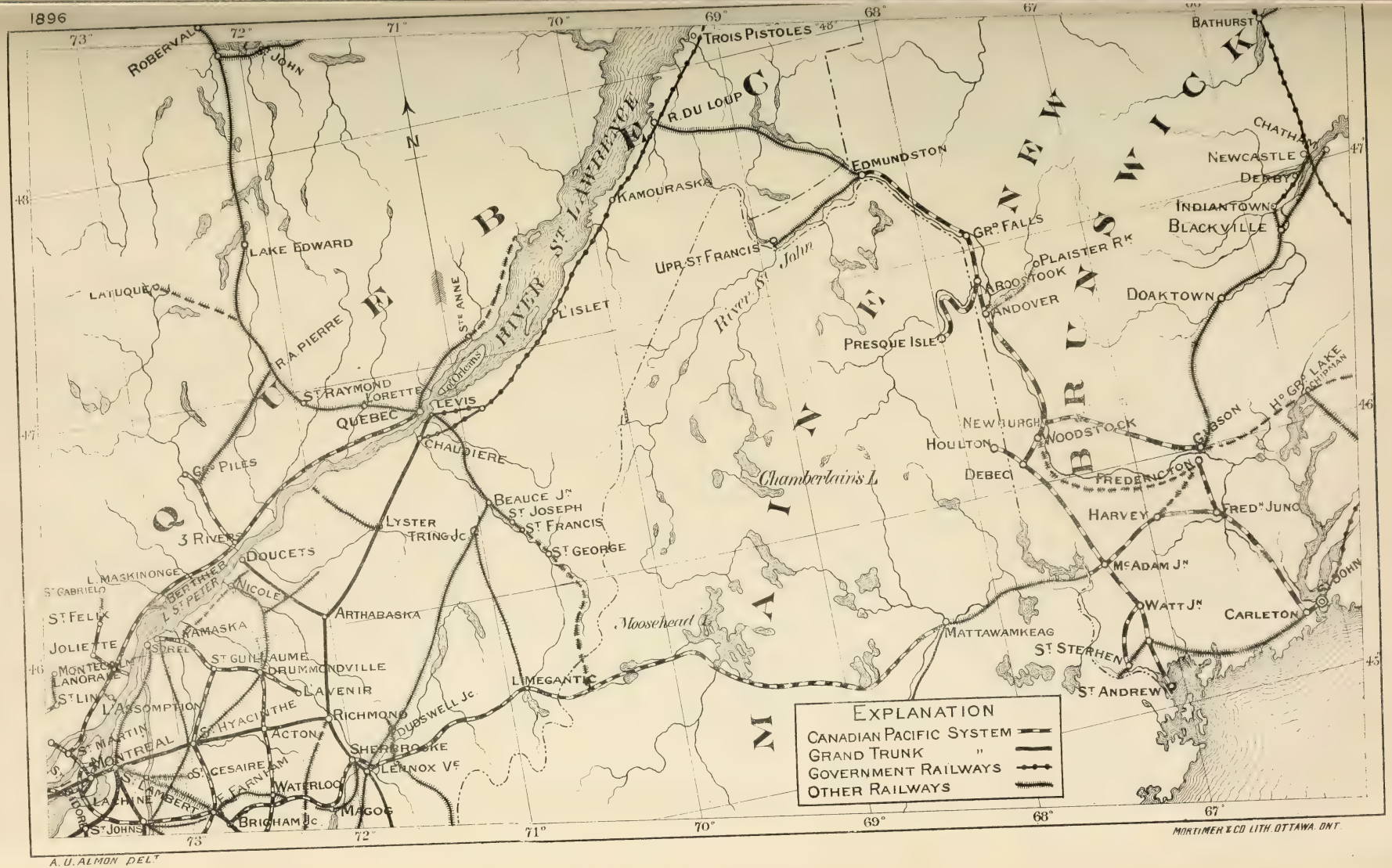


MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO. LITH OTTAWA ONT


1896
QUEBEC
MAINE
NEW BRUNSWICK
ST LAWRENCE RIVER
BAY CHALEUR
LORETTE
QUEBEC
STE ANNE
CHAUDIERE
LEVIS
I. of Orleans
TADOUSAC
L'ISLET
KAMOURASKA
R. DU LOUP
3 PISTOLES
RIMOUSKI
ST FELICITE
ST NORBERT
TRING JC.
BEAUCE JN
ST JOSEPH
ST FRANCIS
ST GEORGE
UPR. ST FRANCIS
EDMUNDSTON
METAPEDIA
Restigouche River
ST F XAVIER
DALHOUSIE
CARLETON
MARIA
GRAND FALLS
PRESQUE ISLE
AROOSTOOK
ANDOVER
PLAISTER RK
Moosehead L.
GASPE
Gaspe Bay
CAPLIN
PASPEBIAC
PERCE
BATHURST
HOULTON
DEBEC
WOODSTOCK
MATTAWAMKEAG
MAINE CEN
CARAQUET
SHIPPEGAN
DOAKTOWN
INDIANTOWN
BLACKVILLE
NEWCASTLE
DERBY
CHATHAM
Miramichi River
MIRAMICHI BAY
McADAM JN
HARVEY
GIBSON
FREDERICTON
WATT JN
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
GRAND TRUNK "
GOVERNMENT RAILWAYS
OTHER RAILWAYS
MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT
A. U. ALMON. DELT

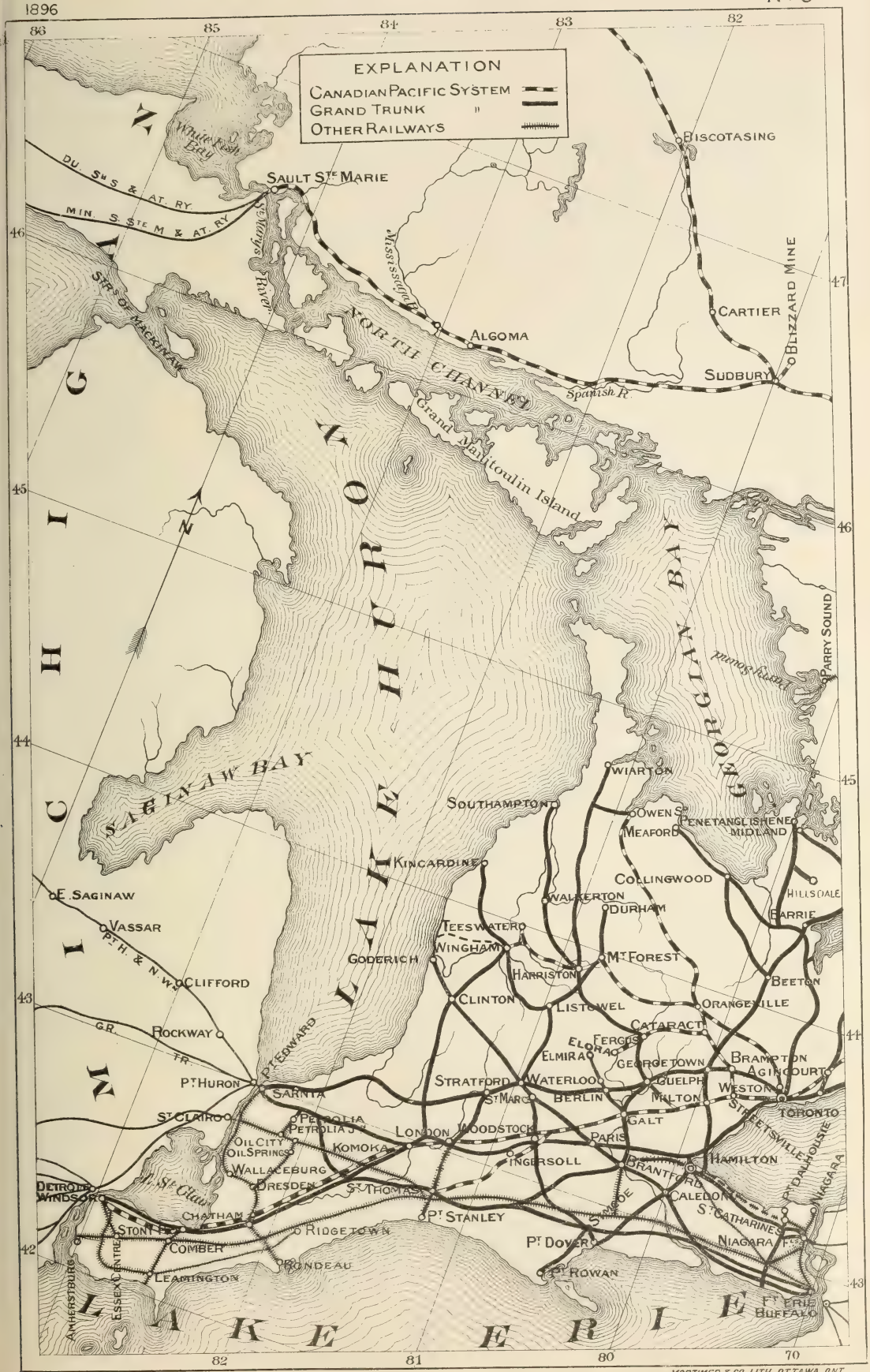


A. U. ALMON DELT.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.

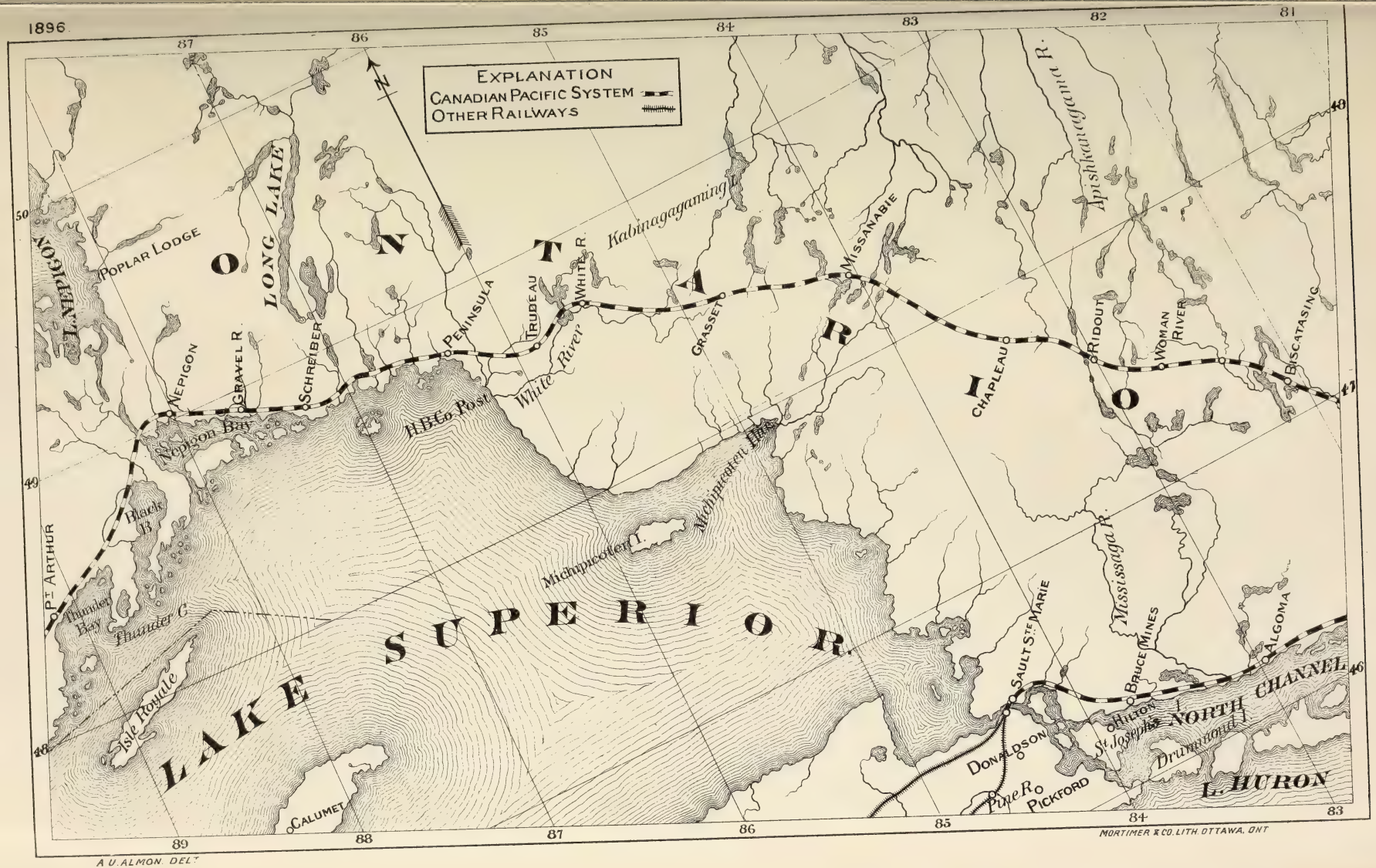
A. U. ALMON, DEL.T

MORTIMER & CO. LITH OTTAWA, ONT



A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

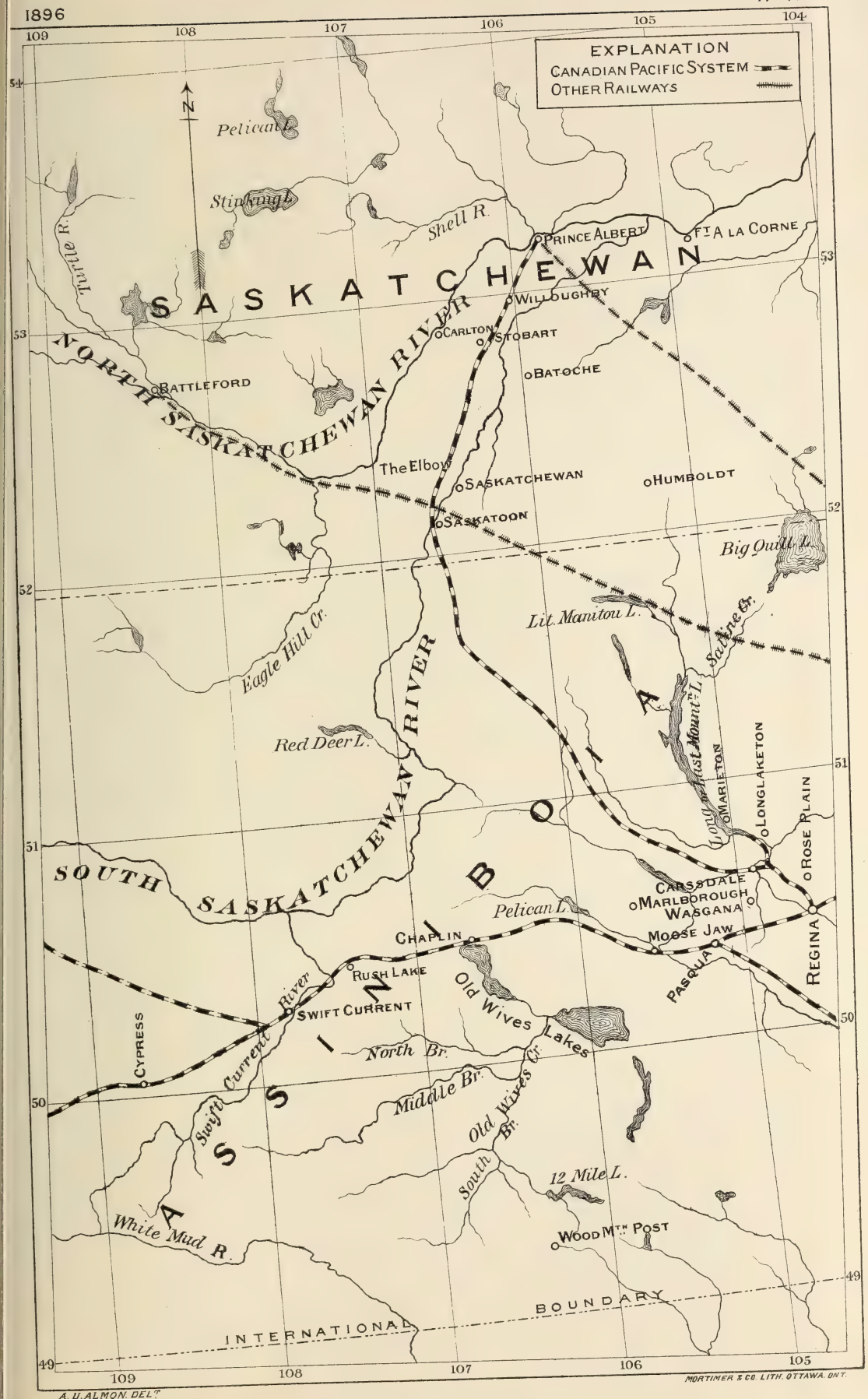

1896
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
N
ONTARIO
LAKE SUPERIOR
LONG LAKE
L. NEPIGON
POPLAR LODGE
NEPIGON
GRAVEL R.
SCHREIBER
PENINSULA
TRUDEAU
WHITE R.
White River
Kabinagagaming L.
GRASSET
MISSANABIE
CHAPLEAU
RIDOUT
WOMAN RIVER
BISCATASING
Apishkanagama R.
Nepigon Bay
H.B.Co. Post
Black B.
Thunder Bay
Thunder C.
Pt. ARTHUR
Isle Royale
CALUMET
Michipicoten I.
Michipicoten Hds.
SAULT Ste. MARIE
BRUCE MINES
Mississaga R.
ALGOMA
HILTON
St. Joseph I.
NORTH CHANNEL
Drummond I.
L. HURON
DONALDSON
Pine R.
PICKFORD
87
86
85
84
83
82
81
50
49
48
47
46
89
88
87
86
85
84
83
A. U. ALMON. DELT.
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.

A.U. ALMON. DEL.T

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.

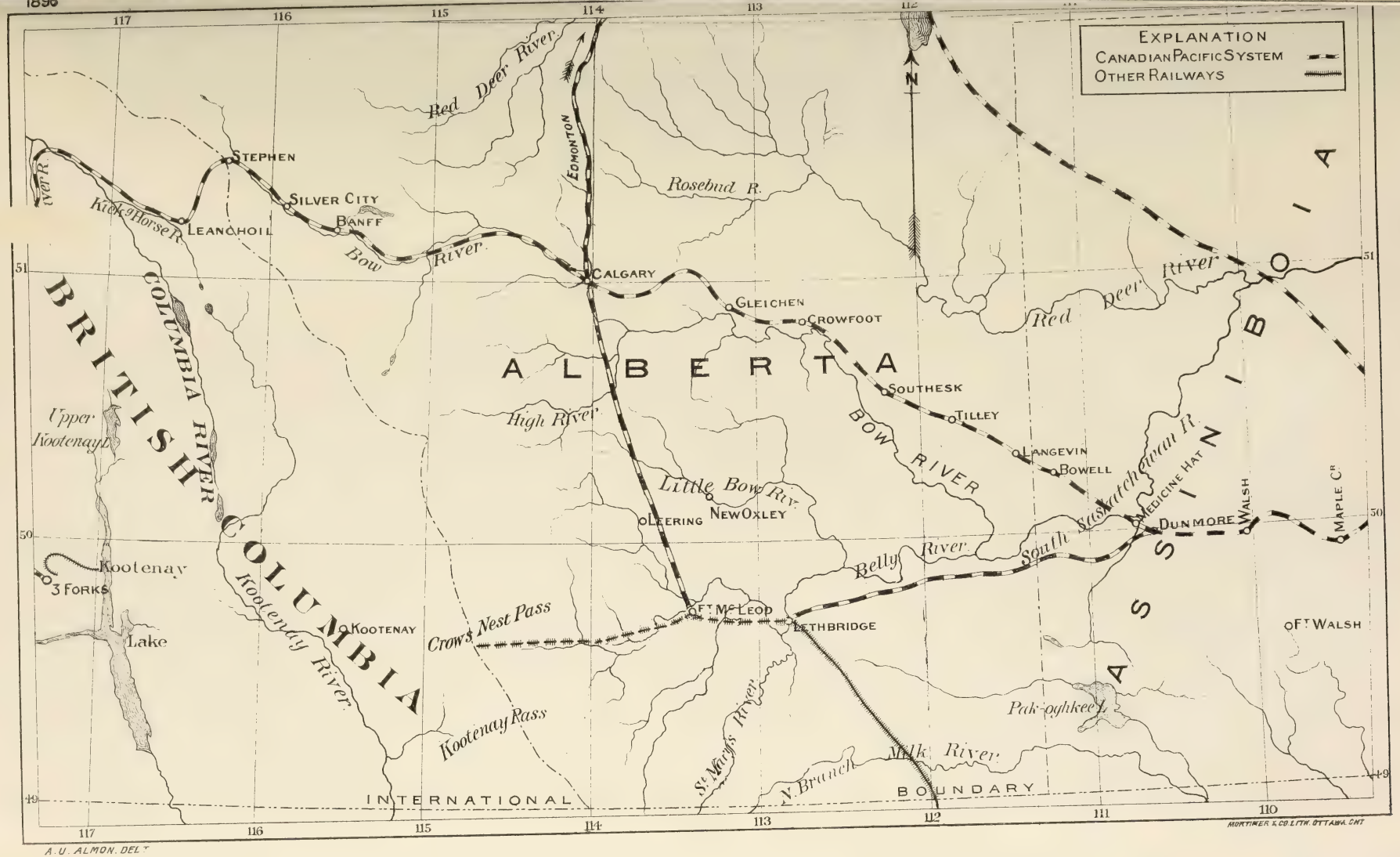
A. U. ALMON DEL.

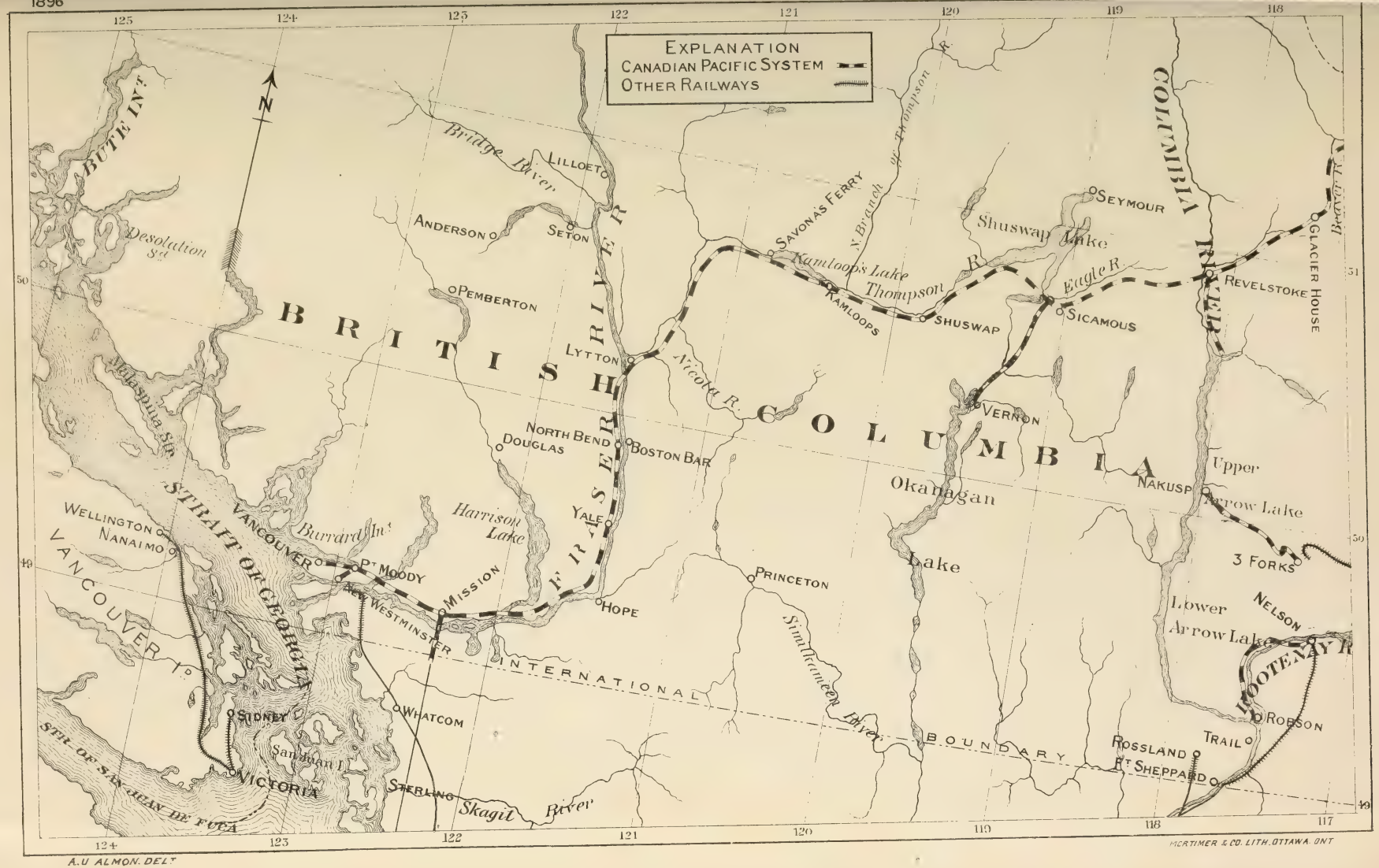
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.



A. U. ALMON. DEL.

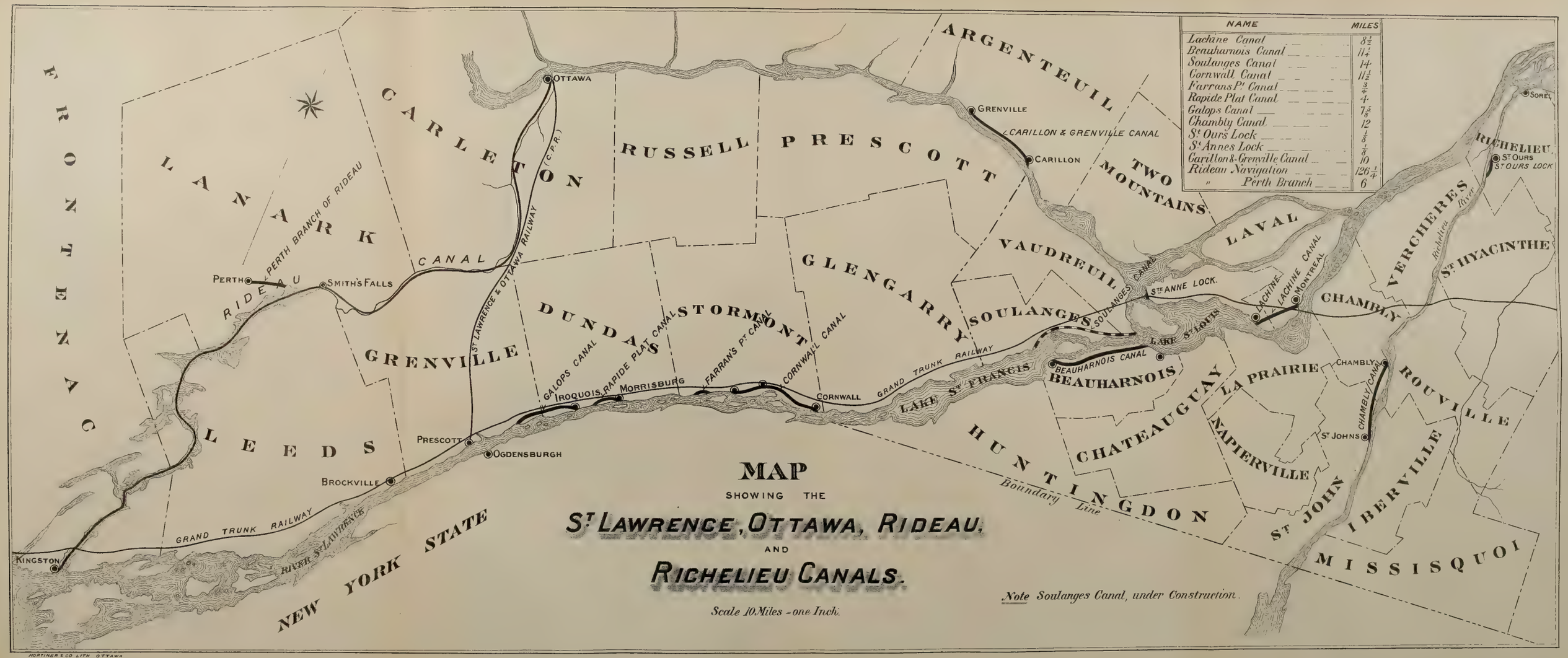
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT.


1896
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
N
ALBERTA
ASSINIBOIA
BRITISH COLUMBIA
COLUMBIA RIVER
Red Deer River
EDMONTON
Rosebud R.
Bow River
Kick'g Horse R.
STEPHEN
SILVER CITY
BANFF
LEANCHOIL
CALGARY
GLEICHEN
CROWFOOT
SOUTHESK
TILLEY
LANGEVIN
BOWELL
MEDICINE HAT
DUNMORE
WALSH
MAPLE CR
South Saskatchewan R.
Belly River
High River
Little Bow Riv.
NEW OXLEY
LEERING
FT. McLEOD
LETHBRIDGE
FT. WALSH
Pak-oghkee L.
Milk River
N. Branch
St. Mary's River
Crows Nest Pass
Kootenay Pass
Kootenay River
KOOTENAY
Upper Kootenay L.
Kootenay
3 FORKS
Lake
INTERNATIONAL BOUNDARY
117
116
115
114
113
112
111
110
51
50
49
A. U. ALMON. DEL.T
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT

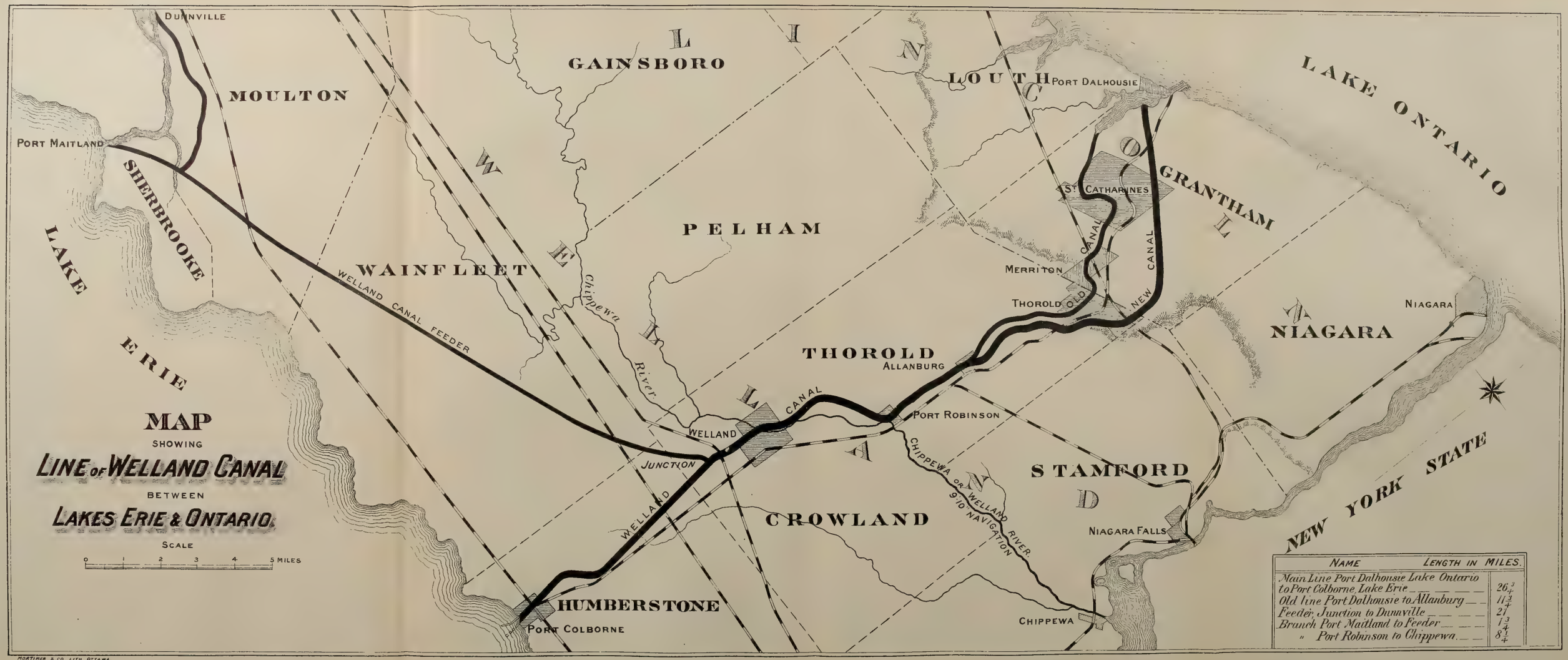


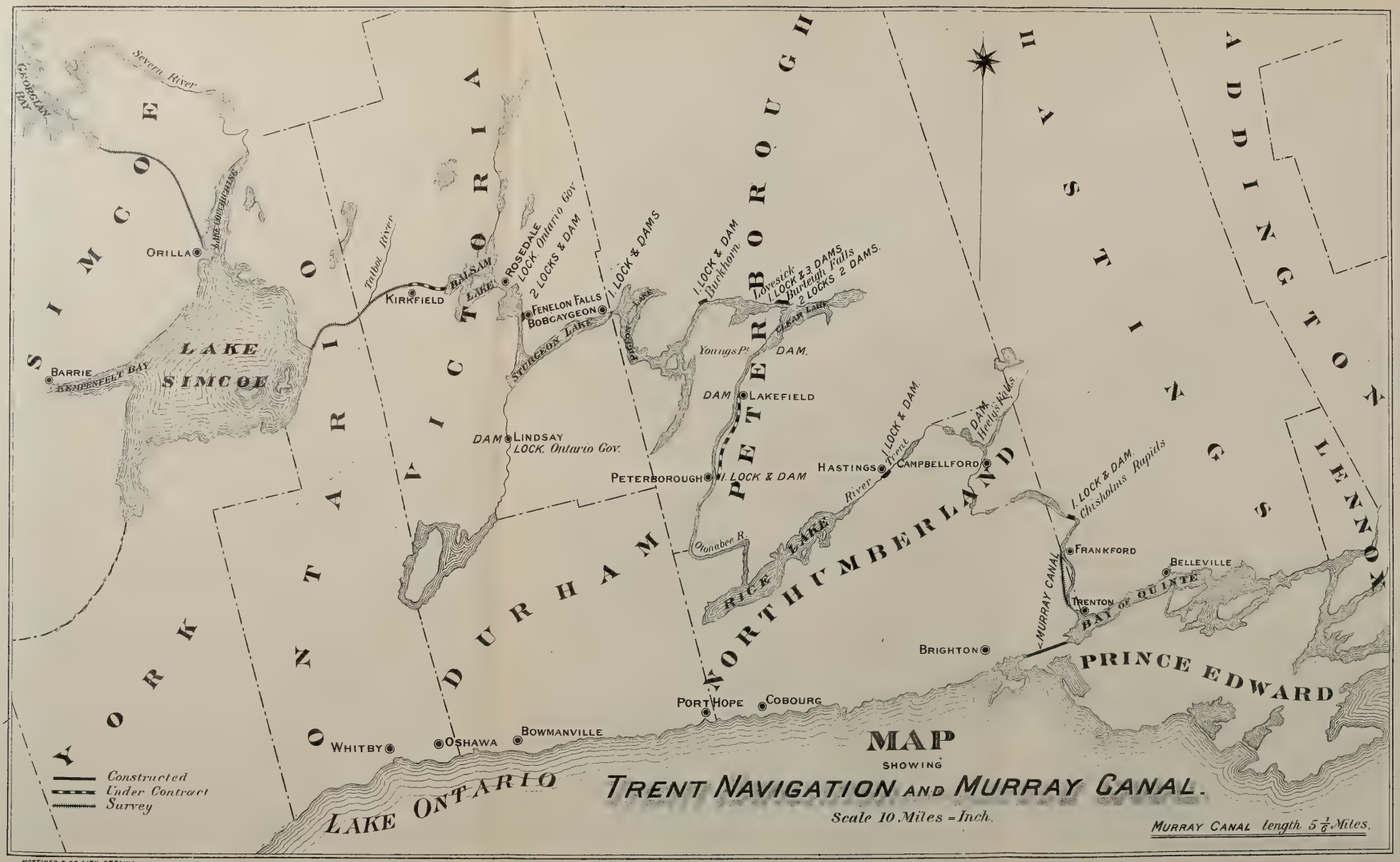
A.U ALMON. DEL.

MCRTIMER & CO. LITH. OTTAWA. ONT



MORTINER & CO LITH OTTAWA


MAP
SHOWING
LINE OF WELLAND CANAL
BETWEEN
LAKES ERIE & ONTARIO.
SCALE
0 1 2 3 4 5 MILES
DUNNVILLE
MOULTON
GAINSBORO
LOUTH
PORT DALHOUSIE
LAKE ONTARIO
PORT MAITLAND
SHERBROOKE
LAKE ERIE
WAINFLEET
WELLAND CANAL FEEDER
PELHAM
Chippewa River
ST. CATHARINES
GRANTHAM
CANAL
NEW CANAL
MERRITON
THOROLD
OLD CANAL
NIAGARA
NIAGARA
THOROLD
ALLANBURG
CANAL
PORT ROBINSON
WELLAND
JUNCTION
WELLAND
CHIPPEWA OR WELLAND RIVER
9-10 NAVIGATION
STAMFORD
CROWLAND
NIAGARA FALLS
NEW YORK STATE
HUMBERSTONE
PORT COLBORNE
CHIPPEWA
NAME
LENGTH IN MILES.
Main Line Port Dalhousie Lake Ontario to Port Colborne, Lake Erie 26 3/4
Old line Port Dalhousie to Allanburg 11 3/4
Feeder, Junction to Dunnville 21
Branch Port Maitland to Feeder 1 3/4
" Port Robinson to Chippewa 8 1/4
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA.



MORTIMER & CO LITH, OTTAWA.

MAP
SHOWING
CANADIAN SHIP CANAL
ALSO
ST. MARY'S FALLS CANAL MICH. U.S.A
SCALE OF FEET
CANADIAN PACIFIC RAILWAY
TOWN OF SAULT STE MARIE
BEACON
CANADIAN SHIP CANAL
WHITE FISH ISLAND
INTERNATIONAL BRIDGE
ST. MARY'S RAPIDS
ST. MARY'S FALLS CANAL
NEW LOCK

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PARTIE I

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

COMPRENANT CEUX DU

GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

ET DU

SURINTENDANT DES CANAUX

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 8 novembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice clos le 30 juin 1896, mais couvrant aussi les travaux de construction jusqu'à ce jour. Je transmets en même temps :—

1°.—Le rapport annuel du gérant général des chemins de fer de l'Etat, auquel sont annexés les rapports de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique de la division de l'Intercolonial, ainsi que le rapport du surintendant de la division de l'Ile du Prince-Edouard, avec les états de comptes préparés par les comptables de ces voies ferrées. (Partie I.)

2°.—Les rapports annuels des ingénieurs dirigeants des différents canaux, avec celui de l'inspecteur du revenu des canaux. (Partie I.)

3°.—Le rapport annuel de l'ingénieur dirigeant les travaux entre Savona's e Yale, sur le chemin de fer Pacifique transcanadien, en exécution de la sentence des arbitres.

4°.—Un état de situation des subsides votés pour aider à la constructinn de chemins de fer, avec une liste des Actes concernant les subventions aux chemins de fer. (Partie III.)

5°.—Etat des contrats passés dans le cours de l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

6°.—Etat des sources de puissance hydraulique et autres propriétés de l'Etat louées par le département pendant l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

7°.—Etat des propriétés acquises ou détériorées dans le cours de l'exercice—préparé par M. Doull. (Partie IV.)

8°.—Liste des contrats passés pendant l'exercice au sujet de chemins de fer subventionnés—dressée par M. Doull. (Partie IV.)

9°.—Statistique des canaux pour la saison de navigation de 1895—compilée par M. Devlin. (Partie V.)

10°.—Statistique des chemins de fer, pour l'exercice clos le 30 juin 1898, compilé par M. Ridout sur les états fournis par les compagnies de chemins de fer. (Partie VI.)

TABLEAU indiquant la longueur des chemins de fer de l'Etat en exploitatation au 30 juin 1896.

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

	Milles.	Au total.
De la Jonction de la Chaudière à Halifax	678	
De Moncton à Saint-Jean	89	
De Truro à Sydney	217	
De la Jonction d'Oxford à Pictou	70	
De la Jonction de la Chaudière à Lévis	8	
De Lévis à la Jonction de Saint-Charles *via* Harlaka	14	
De la Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7	
De la Jonction de Derby à Indiantown	14	
De la Jonction de Painsec à Indiantown	11	
De la Jonction de Pugwash à Pugwash	5	
De la Jonction de Stellarton à Brown's-Point	12	
De la Jonction Sydney-Nord à Sydney-Nord	5	
De New-Glasgow à Pictou-Landing	7	
De l'embranchement de Dartmouth	5	
	——	1,142

EMBRANCHEMENTS, SERVICE DES MARCHANDISES.

Rivière-du-Loup, embranchement du quai		4	
Rimouski	do	2	
Newcastle	do	2	
Dorchester	do	1	
Bay-Courtney	do	1	
Sackville	do	½	
Stewiacke	do	1	
Embranchement de la filature de coton de Halifax		1	
		——	12½
Longueur totale du chemin de fer Intercolonial			1,154½

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

De la Jonction de Windsor à Windsor		32

DIVISION DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

De Souris à Tignish	168	
De Mount-Stewart à Georgetown	24	
De Charlottetown à Royalty-Junction	5	
De Emerald-Junction au Cap-Traverse	13	
De Alberton au quai Cascumpec	1	
	——	211
Longueur totale des chemins de fer de l'Etat		1,397½

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le résultat des opérations des chemins de fer de l'Etat pour l'exercice peuvent se chiffrer comme suit :—

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles en exploitation.	——	Sommes.	Profits.	Pertes.
			$ c.	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial..	1,142	Recettes.	2,957,640 10		
		Frais d'exploitation.....	3,012,827 62	.....	55,187 52
Embranchement de Windsor	32	⅓ des recettes.....	36,561 83		
		Entretien....	16,476 46	20,085 37	
Division de l'Ile du Prince-Edouard.....	211	Recettes	146,476 54		
		Frais d'exploitation.....	225,138 56	....	78,662 02
				20,085 37	133,849 54
		Profits déduits des pertes..	.....	.....	20,085 37
Nombre total de milles.	1,385	Perte nette.....	.....	.....	113,764 17

Une soigneuse attention a été portée à l'entretien de la voie et du matériel roulant, qui sont tous deux en satisfaisant état, et les affaires du chemin ont été soignées de près.

Les recettes brutes des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

——	1894-95.	1895-96.
	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial.....	2,940,717 95	2,957,640 10
Embranchement de Windsor	39,077 64	36,561 83
Division de l'Ile du Prince-Edouard	149,654 78	146,476 54
Total	3,129,450 37	3,140,678 47

Ce qui accuse une augmentation de $12,228.10 de produit brut.

Les frais d'exploitation bruts des chemins de fer de l'Etat pendant les deux derniers exercices se comparent ainsi :—

——	1894-95.	1895-96.
	$ c.	$ c.
Division de l'Intercolonial....	2,936,902 74	3,012,827 62
Embranchement de Windsor.....	14,640 07	16,476 46
Division de l'Ile du Prince-Edouard.....	232,905 19	225,138 56
Total	3,184,448 00	3,254,442 64

Ce qui, en comparaison de l'exercice précédent, accuse pour l'année, un surcroît de frais d'exploitation de $69,994.64, qui se répartit ainsi :—

——	1894-95.	1895-96.	Différence.	
			Augmentation.	Diminution.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais de traction	1,108,697 53	1,047,967 27	.....	60,730 26
Dépenses pour voitures	685,164 28	694,810 35	9,646 07	.....
Entretien de la voie et des travaux d'art	795,707 76	890,218 71	94,510 95	.....
Dépenses des gares	397,251 45	411,697 50	14,446 05	.....
Frais généraux	197,626 98	209,748 81	12,121 83	.....
	3,184,448 00	3,254,442 64	130,724 90 60,730 26	60,730 26
Surcroît net	.....	.....	69,994 64	

DIVISION DE L'INTERCOLONIAL.

En comparaison de l'hiver précédent, le transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax accuse un léger accroissement pour la saison d'hiver 1895-96, tandis que le mouvement des marchandises accuse une diminution d'environ 33 pour 100.

ÉTAT COMPARATIF du transport des voyageurs d'outre-mer arrivés par Halifax, pendant les hivers 1894-95 et 1895-96.

Nom du steamer.	1894-95. Nombre de passagers.			Nom du steamer.	1895-96. Nombre de passagers.		
	1re classe.	2e classe.	Total.		1re classe.	2e classe.	Total.
Carthagenian	4	45	49	Numidian	49	479	528
Oregon	41	337	378	Salvador	61	491	552
Numidian	58	457	515	Mongolian	25	297	322
Labrador	77	344	421	Vancouver	66	293	359
Assyrian	10	210	220	Laurentian	43	502	545
Mongolian	32	168	200	Parisian	21	493	514
Vancouver	52	458	510	Scotsman	37	570	607
Corean	Nil.	15	15				
Laurentian	25	253	278				
Pomeranian	3	69	72				
Parisian	12	279	291				
Sarnia	18	126	144				
Total	332	2,761	3,093	Total	302	3,125	3,427

Sur ces 3,093 passagers de 1894-95, 1,746 sont passés *via* Saint-Jean, par le chemin de fer Pacifique, et 1,347 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Sur les 3,563 passagers de 1895-96, 2,197 sont passés *via* Saint-Jean par le chemin de fer Pacifique, et 1,366 sont passés *via* la Chaudière par le Grand-Tronc.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT COMPARATIF du mouvement des marchandises venues par mer pendant les hivers de 1893-94 et 1895-96.

Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1894-95. Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.	Noms des lignes de steamers.	Hiver de 1895-96. Tonnes d'arrimage	Tonnes, poids.	Au total.
Ligne Allan de Liverpool	1,903	1,997	3,900	Ligne Allan, de Liverpool	1,121	1,499	2,620
Ligne Dominion, de Liverpool	547	348	895	Ligne Dominion, de Liverpool	362	401	763
Canada et Terreneuve, de Liverpool	82	223	305	Canada et Terreneuve, de Liverpool	115	1,138	1,253
Ligne Furness, de Londres	1,022	457	1,479	Ligne Furness, de Londres	601	717	1,318
Ligne Donaldson, de Glasgow	1,252	1,836	3,088	Ligne Donaldson, de Glasgow	155	347	502
Ligne Hansa, d'Anvers	Nil.	Nil.	Nil.	Ligne Hansa, d'Anvers	Nil.	Nil.	Nil.
Ligne Beaver, de Liverpool	Nil.	Nil.	Nil.	Ligne Beaver, de Liverpool	Nil.	Nil.	Nil.
Société Columba Belge de Navigation	12	243	255	Société Columba Belge de Navigation	Nil.	Nil.	Nil.
Total	4,818	5,104	9,922	Total	2,354	4,102	6,456

L'état qui précède indique une diminution de 3,466 tonnes dans le mouvement des marchandises venues par mer, pendant l'hiver de 1895-96, en comparaison de l'hiver de 1894-95.

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital, au 30 juin 1896 :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de trois sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
	204	15	92	7	94	24	99	2,071	2,209	999	44	10	21	2
	....	5	....	....	....	39	....	103	....	418	....	....	....	....
										768				
Total	204	20	92	7	94	63	99	2,174	2,209	2,185	44	10	21	2

Le tableau suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant reconstruit pendant l'exercice clos le 30 juin 1896, sur et à même le revenu, pour maintenir le matériel en bon état :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. Wagons-lits et wag.-salons, 1re classe.	1re classe.	Wagons-lits, 2e classe.	2e classe.	Wagons-poste et à bagage.	Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plate-forme découverte.	Wagons à houille, de trois sortes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige rotatifs.
	9	.....	..	....	....	....	....	90	135	168	2	1	....	....

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876, date à laquelle ce chemin a été livré à la circulation comme ligne directe vers l'ouest.

Exercice.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Produits nets.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77	714	1,661,673 55	1,154,445 33	.....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78	714	1,816,273 56	1,378,946 78	.....	432,326 78	522,710	618,957
1878-79	714	2,010,183 22	1,294,009 69	.....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80	829	1,603,429 71	1,506,298 48	.....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	.....	725,777	631,245
1881-82	840	2,069,657 48	2,079,262 66	9,605 18	.....	838,956	779,994
1882-83	840	2,360,373 27	2,370,910 10	10,547 83	.....	970,961	878,600
1883-84	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	.....	1,009,237	944,636
1884-85	941	2,519,751 56	2,441,203 66	.....	78,547 90	989,936	957,228
1885-86	946	2,583,999 67	2,450,093 88	.....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87	966	2,922,369 62	2,660,116 93	.....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88	971	3,366,781 74	2,983,336 05	.....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89	971	3,244,647 73	2,967,801 00	.....	276,846 73	1,218,877	1,136,272
1889-90	971	3,560,575 74	3,012,739 87	.....	547,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	.....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	.....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	.....	1,388,080	1,292,878
1893-94	1,142	2,981,671 98	2,987,510 27	5,838 29	.....	1,342,710	1,301,062
1894-95	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	.....	1,267,816	1,352,667
1895-96	1,142	3,012,827 62	2,957,640 10	.....	55,187 52	1,379,618	1,471,866

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à la Jonction de la Chaudière et à Saint-Jean, en destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis l'ouverture du trafic en 1878-79:—

Exercice.	Pour l'ouest.		Aux stations locales.	Total.
	Via Chaudière.	*Via* Saint-Jean.		
1876-77	.....	.....	103,420	103,420
1877-78	.....	.....	97,043	97,043
1878-79	300	.....	112,232	112.532
1879-80	1,097	.....	135,369	136,466
1880-81	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-82	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-83	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-84	22,014	19,534	252,014	293,562
1884-85	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-86	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-87	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-88	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-89	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	164,453	25,126	366,967	556,546
1890-91	113,996	39,213	344,829	498,038
1891-92	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-93	136,868	3,775	402,653	543,296
1893-94	102,273	8,028	367,390	478.691
1894-95	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-96	53,124	9,681	369,708	432,513

C'est donc pendant l'exercice 1886-87 que ce chemin a transporté à l'ouest la plus grande quantité de houille, soit 220,407 tonnes; depuis lors, le mouvement de houille en transit pour les endroits situés à l'ouest du chemin de fer Intercolonial a diminué.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté pour expédition à Halifax, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.		Total.	Année.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
				Report.	794,423	.....	794,423
1876-77	.....	.....	.....	1886-87	575,880	.....	575,880
1877-78	.....	.....	.....	1887-88	69,021	.....	69,021
1878-79	.....	.....	.....	1888-89	129,725	.....	129,725
1879-80	.....	.....	.....	1889-90	502,012	.....	502,012
1880-81	.....	.....	.....	1890-91	148,803	69,534	218,337
1881-82	.....	.....	.....	1891-92	745,997	519,500	1,265,497
1882-83	31,011	.....	31,011	1892-93	155,306	197,669	352,975
1883-84	73,389	.....	73,389	1893-94	Nil.	8,026	8,026
1884-85	300,901	.....	300,901	1894-95	Nil.	Nil.	Nil.
1885-86	389,122	.....	389,122	1895-96	Nil.	Nil.	Nil.
A reporter	794,423	.....	794,423	Total	3,121,167	794,729	3,915,896

TABLEAU indiquant le nombre de barils de farine transportée, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Barils.	Année.	Barils.
1876-77	254,710	1886-87	763,894
1877-78	657,778	1887-88	871,838
1878-79	630,329	1888-89	948,514
1879-80	533,248	1889-90	1,116,050
1880-81	672,310	1890-91	1,013,129
1881-82	692,095	1891-92	954,015
1882-83	983,916	1892-93	856,913
1883-84	817,134	1893-94	944,967
1884-85	935,977	1894-95	938,351
1885-86	761,127	1895-96	822,097

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transporté, pendant chaque exercice, depuis l'ouverture du chemin comme ligne directe vers l'ouest :—

Année.	Boisseaux.	Année.	Boisseaux
1876-77	292,852	1886-87	1,018,395
1877-78	331,170	1887-88	1,219,035
1878-79	302,921	1888-89	1,526,158
1879-80	534,021	1889-90	2,610,202
1880-81	565,678	1890-91	2,890,921
1881-82	560,253	1891-92	3,776,677
1882-83	1,195,601	1892-93	1,514,619
1883-84	654,673	1893-94	1,304,684
1884-85	734,902	1894-95	1,036,384
1885-86	849,800	1895-96	1,064,385

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest:—

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	58,096,474	1886-87	161,801,763
1877-78	56,626,547	1887-88	197,755,272
1878-79	55,626,696	1888-89	199,507,777
1879-80	55,462,654	1889-90	210,886,071
1880-81	72,841,388	1890-91	184,188,324
1881-82	78,356,418	1891-92	175,474,340
1882-83	104,633,417	1892-93	181,211,013
1883-84	131,120,948	1893-94	200,507,949
1884-85	138,493,675	1894-95	202,247,269
1885-86	117,186,512	1895-96	226,332,715

TABLEAU indiquant le nombre de têtes de bétail transportées pendant chaque exercice, sur le chemin, depuis qu'il a été livré pour la première fois à la circulation comme ligne directe vers l'ouest:—

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1886-87	82,896
1877-78	46,498	1887-88	98,302
1878-79	47,584	1888-89	85,960
1879-80	70,990	1889-90	86,771
1880-81	61,574	1890-91	95,529
1881-82	73,479	1891-92	87,889
1882-83	68,338	1892-93	93,369
1883-84	60,090	1893-94	79,203
1884-85	70,785	1894-95	72,106
1885-86	74,498	1895-96	64,051

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, *via* le port d'Halifax, transportées sur le chemin pendant chaque exercice, depuis son ouverture au trafic comme ligne directe:—

Exercice.	*Via* Chaudière à destin. et en provenance de l'ouest.	*Via* Saint-Jean à destin. et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de l'ouest.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77	.....	.....	.....	.....
1877-78	14,949	.....	3,405	18,354
1878-79	21,628	.....	2,643	24,271
1879-80	21,073	.....	4,952	26,025
1880-81	15,454	.....	3,334	18,788
1881-82	21,607	.....	4,168	25,775
1882-83	24,875	.....	7,911	32,786
1883-84	19,696	.....	6,533	26,229
1884-85	22,787	.....	8,405	31,192
1885-86	13,464	.....	8,216	21,680
1886-87	16,923	.....	9,811	26,734
1887-88	41,864	.....	8,878	50,742
1888-89	17,340	.....	11,481	28,821
1889-90	9,895	.....	11,730	21,625
1890-91	9,923	.....	10,764	20,687
1891-92	9,719	17	23,835	33,571
1892-93	7,295	100	12,319	19,714
1893-94	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	3,767	314	16,748	20,829

Le bois méplat ne figure pas dans l'état qui précède.

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de sucre brut et raffiné transporté pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe:—

Exercice.	Sucre brut.				Sucre raffiné.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77	340	.....	.....	340	.....	.....	.....	.....
1877-78	186	.....	.....	186	.....	.....	.....	.....
1878-79	1,041	.....	.....	1,041	.....	.....	.....	.....
1879-80	12,220	.....	.....	12,220	.....	.....	.....	.....
1880-81	13,872	.....	.....	13,872	4,022	.....	2,902	6,924
1881-82	14,256	.....	1,290	15,546	7,146	.....	3,607	10,753
1882-83	9,465	.....	508	9,973	11,126	.....	5,497	16,623
1883-84	13,778	.....	3,068	16,846	14,543	.....	7,265	21,808
1884-85	10,381	.....	3,661	14,042	18,024	.....	8,445	26,469
1885-86	4,394	.....	3,998	8,392	7,660	.....	5,858	13,518
1886-87	20,450	.....	8,500	28,950	15,044	.....	8,395	23,439
1887-88	14,320	.....	14,085	28,405	21,641	.....	7,133	28,774
1888-89	24,358	.....	7,160	31,518	12,955	.....	11,120	24,075
1889-90	7,390	.....	8,913	16,303	6,778	.....	6,125	12,903
1890-91	5,088	4,670	8,215	17,973	10,130	468	5,996	16,594
1891-92	7,142	3,960	10,535	21,637	12,633	7,674	12,414	32,721
1892-93	Nil.	Nil.	10,137	10,137	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94	Nil.	Nil.	6,775	6,775	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95	Nil.	Nil.	10,342	10,342	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96	Nil.	Nil.	9,824	9,824	15,138	13,734	11,309	40,181

TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de poisson frais et salé transporté, pendant chaque exercice, par ce chemin, depuis son ouverture comme ligne directe:—

Exercice.	Poisson frais.				Poisson salé.			
	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.	A la Chaudière pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux stations locales.	Total.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneanx.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1876-77	530	921	527	1,978	551	1,848	802	3,201
1877-78	596	1,015	474	2,085	898	1,644	805	3,347
1878-79	471	1,336	817	2,624	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	519	1,362	453	2,334	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	498	1,879	920	3,297	2,418	937	1,051	4,406
1881-82	475	1,619	957	3,051	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-83	542	384	393	1,319	3,299	759	1,354	5,412
1883-84	838	1,682	412	2,932	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	1,062	1,885	484	3,431	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	1,669	1,645	902	4,216	1,680	2,047	3,376	7,103
1886-87	1,278	1,572	2,008	4,858	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	1,533	1,477	1,031	4,041	2,617	476	1,099	4,193
1888-89	2,474	2,000	1,870	6,344	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	2,235	1,787	2,111	6,223	2,449	847	3,288	6,584
1890-91	2,029	2,788	1,848	6,665	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	1,367	1,746	547	3,660	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	1,683	1,875	3,340	6,898	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94	1,959	2,192	2,224	6,375	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95	2,006	3,726	1,160	6,892	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96	1,966	3,059	1,319	6,344	1,863	1,087	2,791	5,741

L'on a enlevé les rails en acier de 56 livres sur un parcours de 47 milles pour les remplacer, aux frais du revenu, par 4,728 tonnes de rails de 67 livres, et 411,083 traverses ont été renouvelées.

COMPTE DU CAPITAL.

Coût total du chemin et du matériel, au 30 juin 1896:—

Voie, etc.	$47,469,426 82
Matériel roulant	7,807,034 63
Total	$55,277,034 63

L'embranchement sur Dartmouth, qui se relie à la ligne-mère à la Jonction de Windsor et dont le parcours est de 11½ milles, est presque terminé.

Comme la place manquait, pour le trafic local, dans la cour et le dépôt à marchandises à Halifax, situés d'ailleurs trop loin du centre de la ville, on s'est agrandi du côté est de la rue Water, à la tête de ligne en eau profonde.

La voie et le matériel roulant sont tous deux en très bon état.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin continue à être exploité par la Compagnie de chemin de fer Dominion-Atlantic, autrefois la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, la compagnie recevant les deux tiers des recettes brutes pour l'exploitation du trafic, et l'Etat un tiers pour l'entretien de la voie et des travaux d'art.

L'on a enlevé les anciens rails de fer sur un parcours de deux milles pour les remplacer par des rails d'acier de 56 livres à la verge.

La voie a été entretenue en bon état.

TABLEAU indiquant les recettes et leur partage entre l'embranchement de Windsor et la ligne principale du chemin de fer Intercolonial de Windsor à Halifax, les frais d'entretien et les recettes nettes de l'embranchement de Windsor pendant chaque exercice depuis 1880.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du ⅓ des recettes brutes créditée à la ligne de la Jonct. W. jusqu'à Halifax.	Part du ⅓ des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81..	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	.....
1881-82..	32	28,461 07	7,407 88	21,053 19	13,099 55	7,953 64	.....
1882-83..	32	32,199 77	8,085 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	.....
1883-84..	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	.....
1884-85..	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	.....
1885-86..	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	.....
1886-87..	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	.....	714 75
1887-88..	32	32,242 85	7,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	.....
1888-89..	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	.....
1889-90..	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	.....
1890-91..	32	39,519 56	9,284 43	30,235 13	28,931 71	1,303 42	.....
1891-92..	32	42,891 23	9,382 38	33,508 85	19,514 37	13,994 48	.....
1892-93..	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	.....
1893-94..	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	.....
1894-95..	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	.....
1895-96..	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,085 37	.....

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du capital.

Coût total de la voie et du matériel roulant au 30 juin 1896 :—

Voie, etc.	$3,291,836 38
Matériel roulant	408,729 00
Total	$3,750,565 38

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :—

Locomotives.	Voitures à voyageurs.				Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons à plates-formes découvertes.	Fourgons de conducteurs.	Fourgons de payeurs.	Chasse-neige.	Flangers.
	1re classe.	2e classe.	Wagons à bagage et fumoirs.	Wagons particuliers.						
21	17	16	3	1	175	125	3	1	8	7

Le matériel roulant reconstruit pendant l'exercice se compose de :—1 wagon-poste et à bagage, 1 chasse-neige et 1 flanger.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin au trafic :—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchand's. transportées	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 49	135,899 60	85,699 89	38,923	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,668	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	203,122 88	131,131 43	71,991 45	45,336	102,937
1881-82	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1882-83	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1883-84	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1884-85	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1885-86	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1886-87	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	53,589	103,067
1887-88	211	229,639 95	158,363 62	71,276 33	59,603	131,246
1888-89	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1889-90	211	266,485 85	160,971 78	105,514 07	51,604	133,099
1890-91	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1891-92	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1892-93	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,357 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,905 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586

On a remplacé les anciens rails en fer sur un parcours de 13¾ milles par des rails en acier de 50 livres à la verge, de sorte que la voie est maintenant dans l'état qui suit :—

	Milles.
Rails d'acier (50 livres à la verge)	126½
Rails de fer (40 livres ")	84½
Longueur totale du chemin	211

Le renouvellement des 12¾ milles de voie a pris 1,000 tonnes de rail d'acier de 50 livres à la verge.

Le chemin et le matériel roulant sont en bon état d'exploitation.

COMPTE DU CAPITAL.

Chemin de fer Canadien du Pacifique.

J'ai récemment fait un voyage d'Ottawa à North-Bend, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et j'ai examiné les travaux faits et en cours d'exécution conformément à la sentence arbitrale.

Sur la division de Savonna's-Ferry à Emory's-Bar, les travaux d'arbitrage sont presque finis, ce qui rend le chemin durable. L'alignement du chemin est grandement amélioré, le montant adjugé par les arbitres ayant été consciencieusement et profitablement employé.

Le montant total adjugé par les arbitres à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique était de		$579,255 20
Le relevé suivant fait voir comment les travaux ont marché d'époque en époque :—		
Somme d'ouvrage faite avant la date de la sentence arbitrale, juillet 1891	$202,675 20	
Somme d'ouvrage faite depuis :		
De juillet 1891 à février 1892	11,966 69	
En février 1892	188 15	
mars "	9,160 77	
avril "	16,674 16	
mai "	16,010 86	
juin "	21,696 89	
juillet "	21,907 10	
août "	19,477 77	
septembre "	21,182 75	
octobre "	22,278 71	
novembre "	12,349 29	
décembre "	4,772 04	
janvier 1893	6,183 40	
février "	3,873 20	
mars "	4,014 85	
avril "	10,815 33	
mai "	10,445 76	
juin "	8,329 18	
juillet "	6,269 49	
août "	7,889 02	
septembre "	11,954 28	
octobre "	9,398 85	
novembre "	1,920 40	
décembre "	Nil	
janvier 1894	Nil	
février "	84 37	
mars "	2,026 64	
avril "	6,108 73	
mai "	8,455 57	
juin "	615 20	
juillet "	4,702 91	
août "	8,919 75	
septembre "	6,352 62	
octobre "	4,932 97	
novembre "	282 18	
décembre "	212	
janvier 1895	Nil	
février "	Nil	
mars "	Nil	
avril "	390 56	
mai "	1,387 77	
juin "	4,357 23	
juillet "	4,689 27	
août "	7,615 10	
septembre "	8,885 20	
octobre "	10,832 50	
novembre "	3,237 63	
décembre "	777 70	
janvier 1896	Nil	
février "	Nil	
mars "	860 04	
avril "	1,800 84	
mai "	4,983 97	
A reporter	$553,954 13	

Somme d'ouvrage faite depuis :—*Fin.*

	Report	$553,954 13	$579,255 20
En juin,	1896	4,141 20	
juillet	"	3,553 80	
août	"	3,183 96	
septembre	"	3,173 06	
			568,006 15
	Balance		$ 11,249 05

Observations générales.

Outre qu'elle a remplacé un très grand nombre d'estacades en charpente et de ponts de grillage en bois par de solides remblais et des ponts d'acier, la compagnie a muni 3,501 wagons à marchandises d'attelages automoteurs, et 1,052 wagons à marchandises de freins à air automatiques, ce qui montre que la direction entend faire face aux exigences d'un chemin de fer transcontinental en rendant sa chaussée et superstructure solides, en même temps qu'elle marche de pair avec le progrès moderne en adoptant les perfectionnements de l'époque dans l'équipement de son matériel roulant.

Relevé des opérations du chemin de fer Canadien du Pacifique pendant chacun des exercices clos le 30 juin, depuis que le chemin a été ouvert jusqu'à la côte du Pacifique en juin 1896.

—	1886–87. — Milles, 4,274.	1887–88. — Milles, 4,662.	1888–89. — Milles, 4,974.	1889–90. — Milles, 5,086.	1890–91. — Milles, 5,537.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	10,650,254 08	12,711,010 01	13,016,611 81	15,572,985 62	18,672,174 04
Frais d'exploitation	7,299,045 16	9,034,360 27	8,997,312 05	9,424,166 45	11,538,133 53
Revenu net	$3,351,208 82	$3,676,649 74	$4,019,299 76	$6,148,819 17	$7,134,040 51
Nombre de voyag. transportés	1,949,215	2,135,735	2,457,306	2,685,730	2,971,774
Tonnes de march. transportées	2,118,319	2,321,957	2,636,121	3,006,684	3,675,113

—	1891–92. — Milles, 5,537.	1892–93. — Milles, 5,782.	1893–94. — Milles, 6,094.	1894–95. — Milles, 6,159.	1895–96. — Milles, 6,211.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes	20,789,104 17	20,795,304 66	19,357,098 05	17,912,273 60	20,175,384 99
Frais d'exploitation	12,441,126 28	12,665,587 12	12,447,808 03	11,282,506 00	12,202,360 50
Revenu net	$8,347,977 89	$8,129,717 54	$6,909,290 02	$6,629,767 60	$7,973,024 49
Nombre de voyag. transportés	3,150,684	3,335,598	3,153,340	2,892,995	3,036,619
Tonnes de march. transportées	4,058,575	4,266,348	4,014,915	3,720,567	4,576,632

COMPTE DU CAPITAL—CANAUX.

Canal du Saut-Sainte-Marie.

Construction.

On peut dire que ce canal est maintenant fini, et qu'il ne lui manque rien sauf quant à ce qui est d'achever la maison de pierre destinée au surintendant et d'avoir quelques outils, etc., pour les ateliers. Il pourra toutefois être jugé à propos de prolonger les jetées en encoffrements à chaque entrée, mais on ne saura au juste si c'est nécessaire qu'après avoir acquis plus d'expérience dans le fonctionnement du canal. Cela relèverait sans doute l'aspect des alentours si l'on faisait niveler les dépôts de déblais, et il est possible que quelque bon jour l'on juge à propos de donner cela à l'entreprise.

Les évaluations finales des entreprises achevées ont été préparées, à l'exception de l'entreprise de l'écluse d'ascension et du lit à laquelle les ingénieurs sont encore à travailler.

L'écluse a 900 pieds de longueur sur 60 de largeur, avec 20 pieds 4 pouces d'eau sur le busc. Les passes d'entrée ont une profondeur de 18 pieds d'eau.

Coût probable de la construction et du matériel, y compris l'approfondissement des abords jusqu'à 20 pieds		$4,000,000 00
Montant payé jusqu'au 30 juin 1896	$3,448,011 83	
Montant payé du 30 juin au 1er novembre 1896	42,196 03	
		3,490,207 86
Balance		$ 509,792 14

Canal de Soulanges.

Pendant l'année et jusqu'ici les travaux de ce canal ont marché très lentement. Les trois siphons cylindriques en fer de 10 pieds par lesquels passent les rivières Rouge, à Delisle et à La Graisse sous le canal ont été achevés, et les apparences indiquent que les travaux des sections 3, 8, 9, 10 et 11 seront finis l'été prochain, et que ceux de la section 13 le seront pendant la saison de 1898. Il n'a été absolument rien fait sur la section 12 depuis 1893, et comme il y a là environ 95,000 vesges cubes de roche à déplacer, il importe de prendre les mesures voulues pour que l'ouvrage soit poussé avec vigueur le printemps prochain. Les travaux des sections 4, 5, 6 et 7 ont fait peu de progrès pendant la dernière saison, et comme il reste encore à faire une grande quantité de maçonnerie et de fouille, outre d'autres espèces de travaux, il faudra nécessairement prendre des mesures pour que l'ouvrage soit énergiquement poussé l'année prochaine, si l'on veut que ces sections soient finies dans deux ou trois ans. Le retard qu'ont subi ces travaux est en grande partie dû au fait que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de l'ingénieur enjoignant de former le revers des levées du canal avec de la glaise bleue, qu'il fallait aller chercher loin, prétendant qu'il était impossible de former les levées d'une pareille matière, tandis que, selon moi, cette matière est propre aux fins en question, et que la déposer en cavaliers pour emprunter d'autre matière avec laquelle faire les levées augmenterait sérieusement le coût de l'ouvrage sans profit correspondant. Je suggère donc de prendre les mesures voulues pour faire faire les travaux comme l'exige l'ingénieur.

La situation de la maçonnerie d'écluse, sur les sections n°s 1 et 2 est telle que si cet ouvrage ne marche pas plus vite à l'avenir, il se passera bien des années avant que le canal puisse être utilisé. Je dois reconnaître cependant que la faute n'en est pas tout à fait à l'entrepreneur, puisqu'il était prêt à poursuivre la construction de la maçonnerie avec de la pierre provenant d'une carrière dont j'avais approuvé le choix, et que je l'avais autorisé à exploiter; je veux parler de la carrière de Rockland, qui produit une pierre calcaire grise foncée de bonne qualité, propre à la construction des écluses—opinion que ne partage pas l'ingénieur dirigeant. Ce dernier dit que ce n'est pas là la pierre qu'il avait en vue quand le devis a été préparé; c'est pourquoi il n'a pas voulu laisser continuer les travaux, et de là le retard qu'ils ont éprouvé. Cela n'empêche que la pierre est bonne et de qualité égale à celle de la pierre dont on se sert généralement pour construire les écluses des autres canaux du pays, et je suis convaincu que c'est de cette pierre qu'on se servira ici. Mais il faudrait régler l'affaire sans perdre inutilement du temps, vu qu'il est très important que cet ouvrage n'éprouve plus de retard. Si au printemps de 1897 les travaux de ce canal sont dirigés comme il faut, et poussés ensuite avec raisonnablement de vigueur jusqu'à leur achèvement, je pense que le canal pourra être fini et mis en état de fonctionnement en trois ans, ce qui est beaucoup à désirer.

Conformément aux instructions de l'honorable ministre, je prends des mesures pour réduire, à la fin du présent mois, le personnel employé sur ce canal, l'état des travaux demandant cette réduction.

Le relevé qui suit donnera une idée générale de la situation de l'entreprise au 1er octobre 1896.

Sections n°s 1 et 2.—Archibald Stewart, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 818,400 00
Montant des comptes provisoires au 1er octobre 1896.	449,441 55
Balance	$ 368,958 45

Section n° 3.—O'Leary Bros., entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 230,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	174,747 76
Balance	$ 55,252 24

Sections n°s 4, 5, 6 et 7.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 890,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	309,623 40
Balance	$ 580,376 60

Section n° 8.—Charles Raynor, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 250,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	202,439 18
Balance	$ 47,560 82

Section n° 9.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 130,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	102,754 50
Balance	$ 27,245 50

Section n° 10.—MM. Rogers & Taylor, entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 270,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	216,489 43
Balance	$ 53,510 57

Section n° 11.—MM. Poupore, Fraser & Co., entrepreneurs.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 310,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	221,413 95
Balance	$ 88,586 05

Section n° 12.—George Goodwin, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise.	$ 270,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	36,617 00
Balance	$ 233,383 00

Section n° 13.—Randolph McDonald, entrepreneur.

Valeur approximative des travaux donnes à l'entreprise.	$ 530,000 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	347,448 70
Balance	$ 182,551 30

Pont du canal—Compagnie de construction de ponts de Dominion, entrepreneuse.

Valeur de l'ouvrage donné à l'entreprise	$10,267 00
Compte final	10,267 00
Balance	Néant.

Ciment—C. J. De Sola et Francis Hyde, entrepreneurs.

Valeur de la fourniture de ciment donnée à l'entreprise.	$39,655 55
Compte final	39,655 55
Balance	Néant.

Ciment—Bellhouse, Dillon & Co., entrepreneurs.

Valeur de la fourniture de ciment donnée à l'entreprise.	$49,750 00
Montant brut des comptes provisoires au 1er oct. 1896.	40,243 77
Balance	$ 9,506 23

Résumé.

Valeur approximative des travaux donnés à l'entreprise	$3,798,072 55
Montant des comptes provisoires au 1er octobre 1896	2,151,141 79
Balance	$1,646,930 76

A en juger par les travaux ainsi déjà donnés à l'entreprise, le canal coûtera, terrains et dommages-intérêts compris	$5,000,000 00
Le 1er novembre 1896 il avait été payé, en tout	2,401,698 88
Balance	$2,598,301 12

A l'entrée inférieure de ce canal, sur les sections 1 et 2, on projette de construire trois écluses de 23 pieds 4 pouces de chute chacune. Leurs murs consisteront en un parement de maçonnerie massive adossé à un remplage de béton.

CANAL DE LACHINE.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Les travaux en cours d'exécution sont :

1. Le creusage entre l'entrée inférieure du canal de Lachine et le bassin de Saint-Gabriel, pour avoir 22 pieds d'eau.

2. L'approfondissement du canal de Lachine, entre Saint-Gabriel et Lachine, jusqu'à la profondeur de 16 pieds.

Le creusage entre l'entrée inférieure et Saint-Gabriel se fait à la journée, avec le dragueur n° 2, propriété de l'Etat. L'ouvrage marche d'une manière satisfaisante.

L'approfondissement du canal entre Saint-Gabriel et Lachine est fait à l'entreprise par MM. McNamee et Mann, qui y ont travaillé jour et nuit, et qui font des progrès satisfaisants.

L'élargissement du canal de Lachine, du côté sud, entre le pont Wellington et Saint-Gabriel, et la construction d'encoffrements pour un quai sont finis.

Pour le détail des opérations à venir jusqu'au 30 juin 1896, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

LAC SAINT-LOUIS.

La Compagnie de dragage Weddell est à faire le creusage d'un chenal droit de 300 pieds de largeur, avec une profondeur de 16 pieds d'eau, sur la distance d'environ 4 milles. Elle a à l'œuvre trois dragueurs qui font tous de bonne besogne. Au 1e novembre 1896 elle avait de l'ouvrage de fait pour la somme de $86,570.54.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

CONSTRUCTION.

La division Peterboroug-Lakefield, allant de Lakefield vers Peterborough, a été donnée à l'entreprise à MM. Brown, Love et Aylmer et MM. Laverdure et Corry, qui en ont respectivement 6½ milles et 3½ milles à faire. Les travaux ont assez bien marché. On estime que cette division va coûter $780,000.

Contrat a été passé avec M. Andrew Onderdonk pour la première section de 6½ milles de la division Balsam-Simcoe, allant du lac Balsam vers le lac Simcoe, et dont le coût est estimé à $600,000. Le montant brut des comptes provisoires, au 1er novembre 1866, était de $300,035.

Les études et les plans du reste de la division—environ 17½ milles—sont achevés. Sur cette division il y a une écluse d'ascension dont la chute sera d'environ 60 pieds ; l'ascension se fera au moyen d'un bélier hydraulique.

Les écluses de ce canal auront 134 pieds de longueur sur 33 de largeur, avec 5 pieds d'eau sur les buscs ; le lit du canal aura, en largeur, 50 pieds au fond, 53 pieds au niveau de l'eau pour les tranchées dans la roche et 74 pour les tranchées dans la terre.

CANAL MURRAY.

ÉQUIPEMENT.

La construction des maisons éclusières, magasin, quai, etc., pour lesquels le parlement a voté un crédit, n'a pas encore été commencée.

CANAL DE CORNWALL.

CONSTRUCTION ET AGRANDISSEMENT.

Ces travaux tirent rapidement à leur fin, et la section du canal connue sous le nom de section du Barrage de l'Ile du Sheik est finie.

Coût approximatif de l'agrandissement	$ 4,300,000
Montant payé au 1er novembre 1896	4,049,955
Balance	$ 250,045

Au 1er novembre 1896 les entrepreneurs avaient touché les montants suivants, savoir :—

Section 2, William Davis et Fils	$ 847,037 52
do 3 do	496,489 71
do 4 do	593,503 76
do 5, E. Gilbert et Fils	111,033 13
Barrage de l'île du Sheik, Wm Davis et Fils	388,320 00
Section 6, E. Gilbert et Fils	47,721 37
do 7 do	96,832 88
do 8 do	205,743 45
do 10, Jocks, DeLorimier et Cie	439,854 60
Total	$ 3,226,536 42

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

CONSTRUCTION.

Il n'a pas encore été donné de travaux à l'entreprise pour l'agrandissement de ce canal, mais les études en sont finies et les plans faits. Le creusage du lit du canal à ses dimensions primitives a été achevé.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

AGRANDISSEMENT..

Sur la section n° 1 de ce canal les travaux ont bien marché; la maçonnerie d'écluse, à Morrisburg, est très avancée, les entrepreneurs ayant surmonté les difficultés qu'ils avaient rencontrées, et dont il est question dans mon rapport de 1894. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du canal, sur les sections 1 et 3, marchent assez bien. Les travaux de la section n° 2, donnés à l'entreprise à la Compagnie de dragage Weddell, sont finis.

Coût approximatif de l'agrandissement	$ 1,700,000
Montant payé au 1er novembre 1896	1,582,713
Balance	$ 117,287

Au 1er novembre 1896 les entrepreneurs avaient touché les montants suivants savoir :—

Section n° 1,	Poupore, Fraser et Cie	$ 733,148 00
" 2,	La Compagnie de dragage Weddell	223,419 80
" 3,	Poupore, Fraser et Cie	207,700 00
" 4,	Wm Broder	271,141 02
	Balance	$ 1,435,408 82

CANAL DES GALOPS.

AGRANDISSEMENT.

MM. Murray et Cleveland, les entrepreneurs des travaux sur le premier mille et demi à l'entrée supérieure du canal—travaux qui embrassent la construction de deux écluses et d'un déversoir, ainsi que l'approfondissement et l'élargissement du lit—sont les seules personnes qui, actuellement, travaillent à l'agrandissement du canal.

Les travaux de cette entreprise ne sont pas tout à fait finis; l'écluse d'ascension, l'écluse de prise d'eau et le déversoir sont achevés, mais il reste du dragage à faire.

Coût approximatif de cette section de l'agrandissement	$ 1,650,000
Montant payé au 1er novembre 1896	1,503,344
Différence	$ 146,656

Voici les noms des entrepreneurs, avec indication des montants qu'ils avaient touchés au 1er novembre 1896:—

William Allan	$ 193,652
Murray et Cleveland	1,212,410
Total	$1,406,062

TRAVAUX AU RAPIDE DES GALOPS.

Rien n'a été fait ici depuis mon rapport de l'année dernière.

Noms des entrepreneurs et montants payés au 1er novembre 1896 :—

Wm Davis et Fils	$ 22,000
E. Gilbert et Fils	607,629
Total	$629,629

Il reste, dans le chenal, de 2,000 à 3,000 verges cubes de roche à enlever pour lui donner une profondeur de 17 pieds et admettre ainsi des navires tirant 14 pieds d'eau.

PASSE DU NORD.

Il n'a encore été rien fait pour redresser et approfondir cette passe, mais les plans sont dressés et prêts à montrer à ceux qui voudront soumissionner.

CANAL SAINT-PIERRE.

Il n'a pas été entrepris de travaux à compte du capital pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

CANAUX.

SERVICE ET ENTRETIEN, EN GÉNÉRAL.

Le mouvement de navigation n'a souffert nulle part de retards sérieux pendant la saison, et les réparations nécessaires ont été faites aux différents canaux pour les maintenir en bon été.

TABLEAU indiquant la date à laquelle chaque canal a été fermé et rouvert.

—		Fermé le	Rouvert le
Lachine		30 novembre 1895	3 mai 1896.
Beauharnois		30 novembre 1895	1er mai 1896.
Cornwall		7 décembre 1895	30 avril 1896.
Williamsburg		10 décembre 1895	1er mai 1896.
Welland	Nouveau canal	14 décembre 1895	27 avril 1896.
	Vieux "	12 décembre 1895	28 avril 1896.
Chambly		30 novembre 1895	4 mai 1896.
Saint-Ours		29 novembre 1895	29 avril 1896.
Sainte-Anne		29 novembre 1895	26 avril 1896.
Carillon et Grenville		30 novembre 1895	27 avril 1896.
Rideau	à Kingston	20 novembre 1895	1er mai 1896.
	à Ottawa	30 novembre 1895	1er mai 1896.
Trent	sur le bief central	21 novembre 1895	20 avril 1896.
	" " inférieur	22 novembre 1895	18 avril 1896.
Murray		4 décembre 1895	17 avril 1896.
Saint-Pierre		5 janvier 1896	30 mars 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TABLEAU donnant les dimensions des écluses de chaque canal.

Canal.	Ecluses existantes.				Ecluses en construction.			
	Nombre d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profond. de l'eau sur le busc.	Nombre d'écluses.	Longueur.	Largeur.	Profond. de l'eau sur le busc.
		pds.	pds. pcs.	pds. pcs.		pds.	pds. pcs.	pds. pcs.
Lachine	5	270	45	14				
Beauharnois	9	200	45	9				
Chambly	9	118-125	22·6-24	7				
Saint-Ours	1	200	45	7				
Sainte-Anne (neuf)	1	200	45	9				
Carillon et Grenville	7	200	45	9				
Culbute (abandonné)								
Trent	13	134	33	5				
Rideau	49	134	33	5				
Rideau, branche de Perth	2	134	32	5·6				
Murray (pas d'écluses)				11				
Cornwall (vieux)	6	200	55	9				
Cornwall (neuf)	5	270	45	14				
	1	270	45	Guard.				
Pointe Farran (vieux)	1	200	45	9				
Rapide Plat (vieux)	1	200	45	9				
Rapide Plat (neuf)	1	270	45	14				
	1	270	45	Guard.				
Galops (vieux)	2	200	45	9				
Galops (neuf)	1	270	45	14				
	1	270	45	Guard.				
Welland (neuf)	26	270	45	14				
Welland (vieux)	24	150	45	10·3				
	2	200	45	10·3				
	1	230	45	10·3				
Canal d'amenée de Welland	1	150	26·6	9				
	1	200	45	9				
Welland, branch. de Pt-Robinson	2	150	26·6	9				
Welland, branche de Maitland	1	185	45	11				
Sault Sainte-Marie	1	900	60	20·3				
Soulanges					4	270	45	14
Saint-Pierre	1	200	48	18				

CANAL DE LACHINE.

Le mouvement de navigation de ce canal s'est fait d'une manière satisfaisante et n'a pas été interrompu de toute la saison.

ENTRETIEN.

Pour le détail des réparations faites dans le cours de l'année, je vous renvoie au rapport de l'ingénieur dirigeant.

Voici ce qu'ont coûté ces réparations pour l'exercice 1895-96, savoir:—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"		$24,950 30
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu":—		
Agrandissement des stations d'éclairage électrique, à Montréal	$4,904 37	
Réparations aux quais de Saint-Gabriel	3,288 78	
		8,193 15
Total		$33,143 35

CANAL DE BEAUHARNOIS.

SERVICE.

Il n'est pas arrivé d'accident sur ce canal pendant la saison de navigation, et le service n'y a pas été interrompu.

ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires ont été faites dans le cours de l'année, et voici ce qu'elles ont coûté pour l'exercice 1895-96 :—

Réparations ordinaires sous le chef de " personnel et réparations "	$15,050 85
(Pas de réparations spéciales)	.....
Total	$15,050 85

CANAL DE CHAMBLY.

SERVICE.

Le mouvement de navigation a été très actif cette année, et le service n'a rien laissé à désirer.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont reçu l'attention nécessaire sous le rapport de leur entretien.

Les réparations faites dans le cours de l'exercice 1895-96 ont coûté les sommes suivantes, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations "		$11,801 12
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu " :—		
Construction de mur en maçonnerie de moëllons bruts le long de la grande route	$2,494 63	
Acquisition d'un dynamo de réserve pour l'éclairage électrique	1,200 00	
		3,694 63
Total		$15,495 75

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

SERVICE.

L'écluse n'a souffert d'aucune dégradation et la navigation d'aucun retard cette année.

ENTRETIEN.

Les réparations nécessaires ont été faites, et leur coût, pour l'année, s'est élevé à la somme suivante, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations," $1,678.49.

Il n'y a pas eu besoin de réparations spéciales.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

SERVICE.

Le mouvement de navigation par cette écluse n'a souffert d'aucune interruption pendant la saison.

ENTRETIEN.

L'écluse a été entretenue en bon état et voici ce que les travaux ont coûté, pour l'exercice, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations".....	$4,993 89
Pas de réparations spéciales sous le chef de " revenu ".	
Total.....	$4,993 89

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

SERVICE.

La navigation n'a été interrompue que durant treize heures cette année, et ce fut par suite du déplacement de l'une des portes d'écluse. Les réparations nécessaires ont été faites aux ouvrages du canal.

ENTRETIEN.

Les travaux de réparation exécutés pendant l'année ont coûté la somme suivante, savoir :—

Réparations ordinaires sous le chef de " personnel et réparations".....	$12,161 10
(Pas de réparations spéciales sous le chef de "revenu".	
Total.....	$12,161 10

CANAL DE LA CTLBUTE.

ENTRETIEN.

Ce canal a été fermé et abandonné le 2 novembre 1894, et son personnel d'employés congédié. On a enlevé en partie le barrage du Grand-Calumet pour faciliter l'écoulement de l'eau.

Compte de la dépense pour l'année :—

Personnel et réparations.....	Néant.
Réparations spéciales sous le chef de " revenu ".....	Néant.
Total.....	Néant.

CANAL DE LA TRENT.

SERVICE.

La navigation n'a pas été interrompue cette année, et les ouvrages du canal ont été bien entretenus.

ENTRETIEN.

Voici ce qu'ont coûté les travaux de réparations pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires sous le chef de "personnel et réparations"		$3,329 97
Travaux spéciaux sous le chef de "revenu" :		
Dragage de chenal et construction de pilier de dérivation	$ 487 35	
Dragage à l'embouchure du creek Emily	496 89	
Vanne dans le barrage de Hastings	1,974 62	
Construction de 2 chalans à claplets et de 1 chalan à pont	3,226 89	
		6,185 75
Total		$9,515 72

CANAL RIDEAU.

SERVICE.

L'eau s'étant tenue extrêmement basse, la navigation de ce canal a été quelque peu difficile pour les plus gros bateaux, surtout dans la tranchée qui conduit du lac à l'écluse de Newboro'.

ENTRETIEN.

Le canal a été tenu en bon état. Le coût des réparations se répartit ainsi :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"		$30,186 38
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :		
Approfondissement du canal à Newboro' et Merrickville	$7,986 79	
Compte final de A. Weddell	2,275 00	
Paiement de salaire à James Cain	42 00	
Dommages aux terres	11,148 50	
		21,452 29
Total		$51,648 67

CANAL MURRAY.

Ce canal a fonctionné sans interruption pendant toute la saison de navigation et 603 bateaux ont passé par ses écluses.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été tenus en bon état.

Voici ce qu'ont coûté les réparations :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations	$5,410 33
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu "	Néant.
Total	$5,410 33

CANAL DE CORNWALL.

SERVICE.

Le 28 novembre 1895 il a fallu interrompre la navigation pour renflouer un dragueur sombré dans le canal ; plus tard—le 29 juin 1896—la barge *Bismark*, chargée de grain, a sombré à son tour près de l'île du Sheik, mettant ainsi obstacle à la navigation pendant quelques jours. Exception faite de ces deux accidents, la circulation n'a pas été entravée.

ENTRETIEN.

Les réparations que demandaient les ouvrages du canal ont reçu l'attention voulue, et les frais s'en sont élevés à la somme suivante, pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations "	$25,259 56
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu "	Néant.
Total	$25,259 06

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

SERVICE.

Le 13 juin 1896, le steamer *Spartan* heurta une porte de l'écluse 23, par suite de quoi la navigation fut interrompue durant 36 heures. Il ne se produisit pas d'autre interruption durant l'année, et l'on n'eût pas trop à se plaindre du service, eu égard à l'abaissement des eaux du fleuve et malgré les travaux d'agrandissement en cours d'exécution.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été entretenus comme il faut.

Voici comment se répartissent les frais de réparation pour l'année, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de " personnel et réparations "	$9,036 00
Réparations spéciales, sous le chef de " revenu " :—	
Dragage et renouvellement de jetées	8,607 04
Total	$17,643 04

CANAL WELLAND.

SERVICE.

Pas d'accident de conséquence pendant l'année, et le service satisfaisant.

ENTRETIEN.

Les ouvrages du canal ont été tenus en bon état.

Le coût des réparations, pour l'année, se répartit ainsi, savoir :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"		$62,542 64
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :—		
Reconstruction, en béton, de la superstructure de la jetée de Dalhousie	$13,917 92	
Curage et approfondissement du contre-fossé, côté sud du canal d'amenée	1,762 75	
Démolition et reconstruction des ponts de Marshville et de Stromness	3,088 32	
		18,768 99
Total		$81,311 63

CANAL SAINT-PIERRE.

Une fois les grosses réparations finies, ce canal a été ouvert au trafic le 8 novembre 1895.

ENTRETIEN.

Les réparations de ce canal ont été très fortes et très coûteuses, attendu qu'à cause des ravages du taret il a fallu renouveler le radier et les portes de l'écluse, ce qui a exigé la construction d'un barrage à chaque bout du canal. M. Sylvester O'Donaghue avait entrepris d'exécuter ces travaux, mais l'épuisement du canal ayant présenté des difficultés imprévues, il s'est déclaré incapable d'achever son entreprise, de sorte que le gouvernement a dû s'en charger.

Les frais de réparations, pour l'année, se répartissent ainsi :—

Réparations ordinaires, sous le chef de "personnel et réparations"	$ 260 90
Réparations spéciales, sous le chef de "revenu" :—	
Renouvellement de buscs, de radier et de portes d'écluse.	16,743 64
Total	$17,004 54

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Règle générale, les approvisionnements et matériaux ont été achetés par adjudication, et il n'en est sorti des magasins que sur la demande régulière du fonctionnaire autorisé. On tient registre des entrées et des sorties de matériel, ainsi que des existences en magasin.

Frais d'entretien et de service du système des canaux pour 1895-96	$663,496 76
Revenu net des canaux, déduction faite des remboursements	339,538 72
Excédent des frais d'entretien et de service sur le revenu.	$323,958 04

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

Je soumets ci-joint un état indiquant le montant disponible des subventions en argent à tant par mille, avec le montant payé au 30 juin 1896 ; aussi le nombre de milles de chemin de fer pour lesquels les subventions accordées à tant par mille étaient disponibles le 1er juillet 1896, et le nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent à tant par mille, construits au 30 juin 1896. On y trouvera aussi le montant des subventions payées au 1er novembre 1896, le total des subventions en argent, par année, disponibles ou payées au 30 juin 1896, avec le nombre de milles de chemin construits et mention des chemins de fer auxquels il a été accordé des subventions en terres.

Montant des subventions en argent, à tant par mille, payées au 30 juin 1896	$ 14,232,976 83
Montant des subventions en argent, à tant par mille, disponibles au 30 juin 1896	779,221 00
Total payé et disponible	$15,012,197 83
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent, à tant par mille, était disponible le 30 juin 1896	223
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels la subvention en argent, à tant par mille, était payée au 1er juin 1896	3,226
Montant de subvention payé au 1er novembre 1896.	$14,249,486 34
Subvention en argent, à tant par année, disponible au 30 juin 1896	363,474 00
Subvention en argent, à tant par année, payée au 30 juin 1896	1,306,200 00
Nombre de milles de chemin de fer subventionnés en argent, à tant par année, construits au 30 juin 1896	252
Nombre de milles de chemin de fer pour lesquels il a été accordé une subvention en terres	4,463
Nombre d'acres de terre donnés en subvention à des chemins de fer	32,257,200

Les relevés qui précèdent ne comprenneut pas les subventions en argent et en terres au chemin de fer Canadien du Pacifique, au chemin de fer Canada-Central et au chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo.

Voici ce que ces chemins de fer ont reçu en argent, savoir :—

Le chemin de fer Canadien du Pacifique	$25,000,000
" Canada Central	1,525,250
" Esquimalt et Nanaïmo	750,000
Total	$27,275,250

En terres :

	Acres.
Le chemin de fer Canadien du Pacifique	25,000,000
" Esquimalt et Nanaïmo	1,900,000
Total	26,900,000

STATISTIQUE DES CANAUX.

Cette statistique a été préparée par M. R. Devlin, le commis temporairement préposé ; elle est pour la saison de navigation de 1895 et contient les intéressants renseignements ordinaires.

TABLEAU montrant le nombre de tonnes de marchandises qui ont passé par chaque canal, les péages reçus, et le nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal, pour l'année expirée le 31 décembre 1895.

Nom du canal.	Tonnes de marchandises passées par chaque canal.	Péages reçus.	Nombre de voyages des navires ou bateaux ayant passé par chaque canal.
		$ c.	
Lachine, Beauharnois, Cornwall, Williamsburg — Canaux du Saint-Laurent.	828,228	61,143 66	8,746
Welland	869,595	138,713 64	2,222
Chambly	359,027	25,929 67	3,262
Ste-Anne, Carillon, Grenville — Canaux de l'Ottawa	541,220	31,959 29	2,195
Rideau	88,753	5,679 26	2,375
Murray	11,324	527 94	565
Trent	32,266	1,042 08	1,947
Saint-Pierre	9,828	426 63	248
* Saut-Sainte-Marie	595,337	Franco.	1,192

* Ce canal a été livré à la circulation le 9 septembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER.

L'espérance, exprimée les années passées, que les compagnies de chemins de fer enverraient à l'avenir leurs états statistiques le ou avant le 1er octobre, tous les ans, ne s'est pas réalisée, car pendant que les grandes compagnies et beaucoup d'autres ont promptement expédié leurs rapports il y en a un grand nombre qui ne l'ont pas fait du tout.

TABLEAU montrant l'accroissement des chemins de fer d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année	Nombre de milles en fonctionnement.	Année.	Nombre de milles en fonctionnement.
1835	0	1866	2,278
1836	16	1867	2,278
1837	16	1868	2,278
1838	16	1869	2,524
1839	16	1870	2,617
1840	16	1871	2,695
1841	16	1872	2,899
1842	16	1873	3,613
1843	16	1874	3,832
1844	16	1875	4,331
1845	16	1876	4,804
1846	16	1877	5,218
1847	54	1878	5,782
1848	54	1879	6,126
1849	54	1880	6,858
1850	66	1881	7,194
1851	159	1882	7,331
1852	205	1883	8,697
1853	506	1884	9,577
1854	764	1885	10,273
1855	877	1886	10,773
1856	1,414	1887	11,793
1857	1,444	1888	12,184
1858	1,863	1889	12,585
1859	1,994	1890	13,151
1860	2,065	1891	13,838
1861	2,146	1892	14,564
1862	2,189	1893	15,005
1863	2,189	1894	15,627
1864	2,189	1895	15,977
1865	2,240	1896	16,270

ACCIDENTS MORTELS arrivés pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Aut. personnes tuées.	Total des personnes tuées.
Tués en tombant de wagons ou de locomotives	6	12	5	23
Tués en montant sur des trains en mouvement ou en en descendant	4	6	9	19
Tués en travaillant à former des trains				
Tués en se mettant la tête ou les bras hors du châssis		1		1
Tués en attelant des wagons		14		14
Tués dans des rencontres ou des déraillements		2		2
Tués en se heurtant à des ponts				
Tués en marchant ou se tenant sur la voie	1	6	68	75
Tués par des explosions				
Tués autrement		5	22	27
Total	11	46	104	161

Voici le résumé des tableaux pour les exercices clos le 30 juin 1895 et le 30 juin 1896 :—

	État comparatif.	
	30 juin 1895.	30 juin 1896.
Milles de chemin de fer achevés (voie posée)	16,091	16,387
do voies accessoires	2,054	2,106
do rails de fer, ligne-mère	346	250
do do d'acier do	15,745	16 137
do do do voie double	533	537
Capital payé (y compris les quatre item suivants)	$894,640,559	$899,817,900
Subventions fédérales et provinciales payées	*$158,621,646	*$157,600,100
Avances do do faites	$21,569,149	$21,569,149
Souscription d'actions (provinciales)	$300,000	$300,000
Subventions municipales payées	$14,180,686	$14,494,757
Milles de chemins de fer en fonctionnement	15,977	16,270
Produits bruts	$46,785,487	$50,545,569
Frais de roulage	$32,749,669	$35,042,655
Produits nets	$14,035,818	$15,502,914
Nombre de voyageurs transportés	13,987,580	14,810,407
Tonnes de marchandises transportées	21,524.421	24,266,825
Trains-milles	40,661,890	44,500,602
Voyageurs tués	9	11
Nombre d'élévateurs	53	72
Nombre de passages à niveau gardés (chemins publics)	151	166
do do non gardés do	10,430	11,000
do viaducs en dessus	398	413
do passages à niveau d'autres chemins de fer	218	235
do raccordements avec d'autres chemins de fer	316	326
do do embranchements	232	235
do locomotives possédées	1,948	1,980
do do louées	75	64
do wagons-lits et wagons-salons possédés	156	178
do do do loués	60	26
do voitures de 1re classe possédées	1,011	998
do do louées	65	44
do voitures de 2e classe et d'immigrants possédées	694	646
do do do louées	8	2
do fourgons à bagage, wagons-poste et wagons-messageries possédés	†1,129	†625
do do do do loués	25	25
do wagons à bestiaux et wagons fermés à marchandises possédés	33,577	‡35,302
do do do loués	2,783	1,489
do wagons à plate-forme découverte possédés	15,441	15,192
do do loués	317	401
do wagons à houille et wagons basculants possédés	4,841	4,810
do do do loués	4	2

On remarquera que l'augmentation du nombre de milles de chemins de fer construits est très faible pour l'exercice clos le 30 juin 1896 ; je présume que cela peut être attribué à la gêne générale du marché financier, et aussi au fait que les lignes déjà construites ont largement répondu aux plus pressants besoins du pays sous le rapport des communications par voies ferrées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

A l'honorable A. G. Blair, ministre des chemins de fer et canaux.

* Pour s'expliquer comment il se fait que le montant total des subventions figurant comme payées au 30 juin 1896, soit moindre que celui de l'exercice précédent, bien qu'il ait été payé des subventions de plus pendant l'année, il faut remarqner que la somme de $2,394,000, sur laquelle l'intérêt avait été alloué à la province de Québec à titre de subvention annuelle, en raison du chemin de fer entre Ottawa et Québec (le capital n'étant pas payé), a été—ainsi que le font voir les comptes publics—traitée comme passif, et figure comme item de la dette publique. (*Voir* comptes publics 1895-96, page X.) Par conséquent elle disparaît maintenant de la liste des subventions payées.

† Cette année les fourgons de conducteurs sont comptés parmi les wagons fermés.

‡ Comprenant 34,138 wagons fermés à marchandises, 244 wagons réfrigérants, 845 fourgons de conducteurs et 75 wagons d'outillage.

N° 1.

CHEMINS DE FER.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DU CHEF D'EXPLOITATION,
MONCTON, N.-B., 28 septem 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement du chemin de fer Intercolonial pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Je joins à ce rapport ceux de l'ingénieur en chef et de l'inspecteur du service mécanique, et les relevés ci-dessous préparés par le comptable et trésorier en chef, savoir :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction.
4. Dépenses pour wagons.
5. Entretien de la voie et des travaux d'art.
6. Dépenses pour les gares.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

Le nombre de milles de chemin de fer exploités pendant l'année est le même que celui mentionné dans le rapport de l'an dernier, savoir : 1,142.

COMPTE DU CAPITAL.

Le coût total du chemin avec son matériel, d'après le dernier rapport, était, au 30 juin 1875, de...		$55,007,939 40
Les additions de l'année ont été les suivantes :—		
Agrandissements à Halifax	$124,910 03	
do à Moncton	1,000 00	
do à Sydney	11,374 41	
Construction	1,948 35	
Embranchement de Saint-Charles	1,271 96	
do d'Indian-Town	1,436 10	
do de Dartmouth	107,402 17	
Matériel roulant	10,000 00	
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow	80 40	
		259,423 42
		$55,267,362 82
Moins remboursement, dépense de l'année précédente		318 19
Ce qui, au 30 juin 1896, porte le coût total à..		$55,267,044 63

Agrandissements à Halifax.—Cette dépense a été faite relativement au terrain acheté, le long de la rue Water, pour faciliter le mouvement des marchandises.

Il a été construit, sur la distance de 1,000 pieds de cette propriété et en bordure du port, un mur de soutènement en coffrage rempli de pierre, qui a 35 pieds de largeur sur une hauteur moyenne de 30 pieds, et l'on a créé une étendue considérable de terrain de plus pour les voies en remplissant l'espace derrière ce mur.

Du côté qui longe la rue Water il a été construit un grand hangar à marchandises pour le service de la ville. Ce hangar est en brique, avec toiture de fer couverte en ardoise. Il a 762 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 55 pieds, et à l'un de ses bouts sont les bureaux du service des marchandises. Le bâtiment est approprié d'un bout à l'autre à l'éclairage électrique.

En face du bâtiment, du côté de la rue Water, il a été fait un pavé en granit de 35 pieds de largeur sur toute la longueur.

Le terrain entre ce bâtiment et le mur de soutènement, le long du bord de l'eau, est devenu une cour pour le service des marchandises, avec les voies voulues pour les wagons et des routes de camionnage y donnant accès. On y a aussi installé une balance-bascule pour peser les chargements de wagons et des grues pour lever les objets lourds. Sitôt fini, le bâtiment a été livré au service le 4 février 1896, et on l'a trouvé très commode.

Agrandissements à Moncton.—Construction d'un bâtiment de brique pour les chaudières de chauffage des remises à locomotives.

Agrandissements à Sydney.—La plus grande partie de cette somme a passé pour payer du terrain à Syney-Nord ; le reste a été appliqué à des améliorations relatives au service des marchandises à la station de Sydney.

Construction.—Paiement de créances se rattachant à la construction primitive du chemin de fer, et des frais judiciaires qui en ont accompagné le règlement.

Embranchement de Saint-Charles.—Ce montant a été payé pour du terrain, conformément à un jugement de la cour de l'échiquier.

Embranchement d'Indian-Town.—Ce montant a été payé pour du terrain et des dommages, ainsi que pour des frais judiciaires se rapportant à la construction de l'embranchement.

Embranchement de Dartmouth.—Cet embranchement met la ville de Dartmouth en communication avec l'Intercolonial à la Jonction de Windsor. La dépense représente le dressement de la plate-forme, la pose de la voie, l'ensablement ou balastage et autres travaux de construction. Cet embranchement était assez avancé pour être livré à la circulation le 22 juin dernier.

Matériel roulant.—La somme mentionnée ici a été dépensée pour munir 175 wagons à plate-forme découverte et 75 wagons fermés du frein automatique à air comprimé Westinghouse. Le nombre total des wagons à marchandises munis de cet appareil est maintenant de 1,221.

Chemin de fer d'Oxford à New-Glasgow.—Cette somme représente un léger solde payé à Ottawa en conformité d'un jugement de la cour de l'échiquier.

COMPTE DU REVENU.

Les produits bruts et les frais d'exploitation pour l'année se comparent ainsi :—

Frais d'exploitation	$3,012,827 62
Produits bruts	2,957,640 10
	$ 55,187 52

Comparaison des produits bruts de l'année avec ceux de l'anné précédente :—

Pour 1895–96	$2,957,640 10
" 1894–95	2,940,717 95
	$ 16,922 15

Les produits du service des voyageurs se comparent ainsi :—

Pour 1895–96	$ 971,426 16
" 1894–95	963,914 44
	$ 7,511 82

Les produits du service des marchandises se comparent ainsi :—

Pour 1895-96	$1,788,813 18
" 1894-95	1,782,608 54
	$ 6,204 64

Les produits du service des malles et des messageries se comparent ainsi :—

Pour 1895-96	$ 197,400 66
" 1894-95	194,194 97
	$ 3,205 69

Les produits par mille de voie ferrée se comparent ainsi :—

Pour 1895-96	$ 2,589 88
" 1894-95	2,575 09

Les produits par train-mille se comparent ainsi :—

	Centins.
Pour 1895-96	76·97
" 1894-95	73·53

Par les relevés comparatifs qui précèdent on verra que les produits du service tant des voyageurs que des marchandises ont augmenté.

Le nombre des voyageurs transportés se compare ainsi :—

Pour 1895-96	1,471,866
" 1894-95	1,352,667
	119,199

Le nombre des voyageurs d'un point de la ligne à un autre et celui des voyageurs en transit ont augmenté, le premier de 114,519, et le dernier de 4,680.

Le poids des marchandises transportées se compare ainsi :—

	Tonnes.
Pour 1895-96	1,379,618
" 1894-95	1,257,816
	11,802

Le mouvement des marchandises transportées en transit a augmenté de 1,947 tonnes et celui des marchandises transportées d'un point de la ligne à un autre accuse aussi une augmentation de 109,855 tonnes.

Le tableau suivant est un état comparatif de quelques-uns des principaux articles de commerce, indiquant la quantité transportée cette année et l'année dernière :—

Articles.	1894-95.	1895-96.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine	938,351	822,097	.....	116,254
Boisseaux de grain	1,036,384	1,064,385	28,001	.....
Bois de construction, en pieds de superficie	202,247,269	226,332,715	24,085,446	.....
Têtes de bétail vivant	72,106	64,051	.....	8,055
Houille, tonnes	385,200	432,513	47,313	.....
Produits fabriqués, tonnes	350,056	345,829	.....	4,227
Tous autres articles, tonnes	155,477	207,368	51,891	.....

Il y a eu augmentation dans la quantité des articles suivants transportés, savoir: minerai de fer, pierre à bâtir, chaux et ciment, briques, foin et paille, beurre et fromage, œufs, viandes salées et fraîches, poisson frais et sucre raffiné, tandis que les suivants accusent une diminution :—poisson saumuré, séché et conservé, cuir, sucre brut, pommes de terre, navets et autres racines.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent ainsi avec ceux de l'année précédente :—

En 1895-96	$3,012,827 62
" 1894-95	2,936,902 74
	$ 70,924 88

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'année dernière :—

	Centins.
Par mille-locomotive—	
En 1895-96	63·90
" 1894-95	60·16
Par mille-train—	
En 1895-96	78·41
" 1894-95	73·43
Par mille de chemin de fer—	
En 1895-96	$ 2,638 20
" 1894-95	2,571 71

La superstructure, les constructions et tous les travaux d'art du chemin de fer ont reçu les réparations nécessaires et sont en bon état.

Le nombre de traverses renouvelées s'est élevé à 411,803. La voie a été reballastée sur une distance de 150 milles. On a continué à en relever les rails pour en poser d'autres d'un plus grand poids ; c'est ainsi que sur une distance de 45 milles les rails de 56 livres ont été remplacés par des rails d'acier neufs pesant 67 livres à la verge. Il a été posé à différents endroits de nouvelles voies de garage d'une longueur collective de plus de trois milles.

Sur toutes les parties de la ligne les ponts ont reçu les réparations nécessaires, et sur la partie entre New-Glasgow et Mulgrave deux ponts neufs en acier ont pris la place de ponts de bois dont l'un avait 160 pieds de longueur et l'autre 40. Un pont de fer a été remplacé par un autre en acier, plus pesant et plus fort, et l'on a renforcé et amélioré d'autres ponts de fer.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires, et il en a été fait 48 milles de neuves.

Les abris et écrans paraneiges ont été réparés ; on a refait 27,967 pieds linéaires d'écrans paraneige, et l'on en a fait 10,147 pieds linéaires pour des endroits où il n'en avait pas encore été mis.

Les quais de différents endroits ont reçu les réparations nécessaires, et celui de Dalhousie a été prolongé. Les travaux de reconstruction des quais de Halifax et de Richmond, détruits par les incendies du 27 février et du 19 mai 1895, ont marché toute l'année, et la dépense a nécessairement été très grande vu que l'ouvrage a été solidement fait avec des pilotis créosotés et du pin résineux du sud.

Les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments d'un bout à l'autre de la ligne, et il a été construit une nouvelle gare, avec logis pour l'agent, à la place d'une plus petite détruite par le feu. A Halifax, la reconstruction des bâtiments détruits par le feu le 27 février 1895, a été continuée, et sur l'un des quais dont il vient d'être question il a été bâti un entrepôt de 485 pieds de longueur sur 46 de largeur et contenant les bureaux qu'il faut.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires et est en bon état.

Pendant l'année 9 locomotives ont été refaites et rendues beaucoup plus puissantes qu'auparavant.

On a fait des améliorations considérables aux wagons-dortoirs et autres voitures de voyageurs, afin de les rendre plus confortables et plus attrayantes.

Les wagons à marchandises ont reçu les réparations nécessaires, et pour entretenir ce matériel l'on s'en est procuré 393 neufs, dont 300 fournis par des entrepreneurs et 93 construits dans nos ateliers. Pour les wagons fermés et les wagons à plate-forme découverte le port a été doublé.

Deux chasse-neige neufs ont été achetés et un chasse-neige à ailerons a été construit dans les ateliers du chemin de fer pour prendre la place d'un égal nombre de ces engins mis au rebut.

Le service de l'eau a été efficacement maintenu, et il a été construit trois bâtiments de prise d'eau neufs, d'une capacité de 50,000 gallons chacun, en remplacement de châteaux d'eau plus petits.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel acheté	$1,040,807 42
Valeur du matériel utilisé	1,310,704 59
Valeur du vieux matériel vendu	83,164 67

Valeur du matériel en magasin à la fin de l'exercice :—

Matériel ordinaire, y compris le combustible	$ 388,029 26
Rails et attaches de fer et d'acier	265,113 13
Vieux matériel à vendre	112,706 50
Total	$ 765,848 89

Il y a à vendre une quantité considérable de vieux matériel, laquelle s'est accumulée par suite des bas prix du marché.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1895–96 n'a pas été aussi rude que le précédent; l'enlèvement de la neige et de la glace a coûté $42,454.17, soit environ $10,000 de moins que la moyenne.

En avril 1896, des crues ont détérioré le pont à Etchemin, ainsi que la défense en encoffrements des ponts de Montmagny.

Le 24 juillet 1895 la gare de Beaver-Brook a été accidentellement détruite par le feu; on l'a rebâtie dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,

Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 16 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur le service du génie pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Voie.

Dans le cours de l'exercice les vieux rails d'acier de 4 pouces et 4½ pouces, pesant 56 liv. à la verge, ont été levés et remplacés par des rails neufs de 4½ pouces, du poids de 67 liv. à la verge.

Traverses.

411,803 traverses ordinaires et 141 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés dans le cours de l'exercice.

Ballastage.

Il a été fait du ballastage sur toutes les divisions de la ligne, excepté entre la Jonction d'Oxford et New-Glasgow. Environ 90,000 verges cubes de ballast ont été répandus sur 150 milles de voie.

Sémaphores.

Des sémaphores du nouveau modèle ont été érigés à Enfield, Brookfield, West-River, Salisbury, Shédiac, Pointe-du-Chêne, Petitcodiac, Calhouns, Dalhousie-Junction et Saint-Moïse. Un sémaphore électrique a aussi été érigé à Saint-Charles.

De nouveaux signaux télégraphiques ont été placés à Beaver-Brook et Bartibogue.

Tous les autres signaux-sémaphores et signaux-télégraphes de stations ont été repassés, réparés et peinturés à grands frais. Il faut peinturer ces sémaphores et signaux tous les deux ou trois ans, parce que la fumée des locomotives ternit les disques.

Voies de garage et d'évitement.

Pendant l'exercice il a été construit 4¾ milles de nouvelles voies accessoires, dont 1¾ mille en correspondance avec la tête de ligne en eau profonde, et le reste à la filature de coton d'Halifax.

Clôtures.

Dans le cours de l'exercice il a été construit 47·91 milles de clôtures neuves en fil métallique barbelé et en treillis métallique, à la place de vieilles clôtures de perches ou de planches, aussi bien qu'à des endroits où il n'avait pas encore été construit de clôtures. De grandes réparations ont aussi été faites aux vieilles clôtures.

Paraneiges.

Pendant l'exercice il a été fait 615 perches d'écrans paraneige sur la division d'Oxford et New-Glasgow et sur celles du nord. Sur les division du nord, du n° 1 au n° 5, on a renouvelé 1,695 verges, et de grandes réparations ont été faites aux abris et clôtures paraneige.

Quais et estacades en charpente.

A la tête de ligne en eau profonde, à Halifax, le renouvellement du débarcadère des bâtiments d'outre-mer, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé vers le 31 décembre dernier.

Une fosse à houille a été établie du côté ouest du quai à houille dont il est question dans mon rapport de l'année dernière. Ce quai à houille a été élargi de 50 pieds du côté sud pour faire place à un autre hangar à marchandises, avec voie de service, qu'on projette de construire cet automne.

De grandes réparations ont été faites au quai nord, ici.

A Richmond, les travaux de reconstruction du quai détruit par le feu le 19 mai 1895, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, ont été achevés.

Le "quai en crochet", ou "quai au sucre", à Richmond, a été pour ainsi dire reconstruit. Les vieux pilotis de pruche, qui avaient 16 ans d'existence, étaient pourris et rongés des tarets, de sorte qu'ils ne valaient plus rien. Ils ont été remplacés par des pilotis de pin créosotés, coiffés de pin résineux et recouverts de madriers de 3 pouces.

A la place de l'ancien abord en pilotis, il a été construit un solide abord en encoffrement fait de rondins de pruche, rempli de pierre, long de 200 pieds sur 32 de large, et de 15 pieds de hauteur, pour relier ce quai au rivage.

A Truro, il a été construit un nouveau hangar à houille, avec viaduc en charpente, près de la remise aux locomotives, à l'extrémité de la cour, pour remplacer celui de l'extrémité ouest qui était pourri et hors de service.

A Pictou-Landing, de grosses réparations ont été faites au quai est pour la commodité de la Compagnie d'aciérage de la Nouvelle-Ecosse, relativement au minerai qu'elle reçoit de Terreneuve.

A Pictou, le quai est a été visité et réparé où il avait besoin de l'être.

A Pirate-Harbour, les soles et les planchers du hangar à houille ont été renouvelés.

Il a été construit un viaduc en charpente au bout de ce hangar, de sorte qu'il y a maintenant moyen de délivrer la houille au niveau du sommet des tenders, amélioration qui économise beaucoup de travail et d'argent.

A Mulgrave, le quai a été visité et réparé, et il a été mis cinq défenses neuves à l'angle nord du quai.

A la Pointe Tupper, les quais ont été réparés partout où les steamers les avaient détériorés.

A Amherst et Spring-Hill, les viaducs à charbon ont été visités et réparés.

A Sackville, les réparations nécessaires ont été faites aux quais.

A Saint-Jean, le quai de délestage a reçu les réparations nécessaires.

A Newcastle tout le dessus du quai de tête de ligne en eau profonde a été renouvelé, ainsi qu'une partie de sa face.

A Dalhousie, il a été construit un encoffrement en charpente de 180 pieds de long sur 15 de large, entre le quai de chemin de fer actuel et le brise-lames construit par le département des travaux publics. La voie que l'on est à poser pourra ainsi relier nos voies de service actuelles avec la face du brise-lames, ce qui donnera plus de place pour charger les bâtiments.

Le quai, à cet endroit, a été quelque peu détérioré par la débâcle du printemps. Il y a été mis huit défenses neuves, et les détériorations causées par la glace ont été réparées.

A Rimouski et la Rivière-du-Loup, les abords des quais en eau profonde ont été visités et réparés à grands frais. Au dernier de ces deux endroits, les réparations nécessaires ont été faites au hangar et viaduc à houille. L'année prochaine il faudra réparer à fond, sinon renouveler, le hangar à houille du côté ouest de la rivière.

A Saint-Charles, de grandes réparations ont été faites au hangar et viaduc à houille. Ce hangar a maintenant 17 ans d'existence et aura bientôt besoin d'être renouvelé.

A Lévis, de grandes réparations ont été faites à l'encoffrement en charpente sur lequel la voie longe le fleuve entre Lévis et la Pointe-Lévis.

Bâtiments et quais de gares.

A la tête de ligne d'Halifax, le grand hangar à marchandises, en brique, dont je parlais dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé à la fin de l'année civile, et le service de la ville l'occupe depuis ce temps-là.

L'encoffrement en charpente qui longe toute la face de la gare de tête de ligne en eau profonde, à partir du quai de la marine et des pêcheries, et dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été achevé. Il reste encore à remplir une partie de l'espace en arrière de cet encoffrement. Il a été fait, en face et à chaque bout du nouveau hangar à marchandises, un pavé de blocs de granit qui a coûté environ $8,000. Un perron de chargement muni d'une grue de 7 tonnes a été élevé à l'extrémité est du nouveau hangar à marchandises. Au bout du perron de chargement il a été établi un chantier en fer avec les appareils élévatoires voulus

pour soulever les grosses machines et autres fardeaux trop lourds pour la grue du perron de chargement. On s'est procuré, pour environ $1,200, un pont à bascule neuf de 66 tonnes.

Un encoffrement en charpente, long de 150 pieds et large de 20, a été construit entre le quai de la marine et des pêccheries et le débarcadère de l'amirauté. Cet encoffrement a été construit en forme d'L, dans une profondeur d'eau moyenne de 15 pieds. L'espace en arrière de l'ouvrage a été rempli, jusqu'à la ligne de basse-mer, avec les matières extraites des abords des débarcadères, que le département était obligé d'enlever d'après un marché fait avec les autorités navales. Quand l'espace en arrière de l'encoffrement sera rempli jusqu'au niveau général de la cour, cette dernière se trouvera agrandie d'environ 4,000 pieds en superficie.

Un magasin et remise à outils, de 40 x 17 pieds, a été construit à la tête de ligne en eau profonde.

A la rue North, les réparations nécessaires ont été faites au plancher et aux lunettes de toit de la remise aux convois. Le perron de chargement au hangar à marchandises récemment quitté par le département, et maintenant occupé par le *Dominion and Atlantic Railway*, a été renouvelé.

A Richmond, les réparations nécessaires ont été faites à la couverture en ardoise et au plancher de l'atelier des machines, ainsi qu'à la couverture et aux planchers de la rotonde à locomotives et au dépôt de machines. Cinq cheminées de tôle de la rotonde ont été renouvelées.

L'abri à bestiaux a été visité et réparé.

Le toit de la forge a été recouvert de bardeau neuf, et il y a été mis deux cheminées d'aérage. Il a été installé deux loges pour les hommes du service de garage à la tête de ligne en eau profonde et à Richmond.

A Rockingham, la couverture en bardeau de la gare a été renouvelée, et il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau et dans les salles d'attente.

Lake-View a été pourvu d'une halte pour répondre à l'accroissement du service des voyageurs à cet endroit.

Au Grand-Lac, le perron à voyageurs, long de 100 pieds, a été renouvelé, et le toit de la halte a été recouvert en bardeau neuf.

A l'Anse-aux-Sables, le perron de chargement, long de 200 pieds, a été renouvelé.

A Enfield, la station a été pourvue d'un nouveau parc à bestiaux.

A Shubénacadie, le vieux perron de chargement, long de 250 pieds et large d'environ 25, a été remplacé par une solide rampe dont le parement est en cèdre.

A Alton, des soles neuves ont été mises sous le bâtiment de prise d'eau, et la gare a été visitée et réparée.

A Truro, la couverture en bardeau du magasin aux huiles a été renouvelée. Il a été posé un plancher neuf dans la forge, et les réparations nécessaires ont été faites au plancher de la rotonde à locomotives. Des soles neuves ont été mises sous un côté du hangar à marchandises. Le quai à marchandises, du côté sud, a été ôté et remplacé par un trottoir d'escarbilles et de cendres de houille encadré dans une bordure de pin rouge. Le quai à voyageurs, à l'extrémité est, a été allongé de 100 pieds. Les réparations nécessaires ont été faites au buffet-restaurant et à l'appartement. Deux hottes neuves ont été placées sur le toit de la rotonde à locomotives.

A Valley, le plancher de la salle d'attente a été renouvelé.

A Riverdale, le perron de chargement a été renouvelé.

A Lansdowne, le plancher de la cuisine et de l'appartement ont été renouvelés.

A Glengarry, le quai à voyageurs a été renouvelé.

A Eureka, il a été construit une halte, et l'on a allongé le quai à voyageurs pour répondre à l'accroissement du service à cet endroit.

A Stellarton, le quai à voyageurs, long de 396 pieds et large de 12, a été renouvelé. En arrière et à chaque bout de la gare le vieux perron a été enlevé et remplacé par de la cendre de houille. La couverture du hangar à marchandises a été réparée. Les réparations nécessaires ont été faites aux portes et à la couverture de la remise aux locomotives, ainsi qu'aux portes et fenêtres de la maison d'habitation à cet endroit.

A New-Glasgow, les portes et les châssis de fenêtres de la gare ont été peinturés, les portes du hangar à marchandises réparées, et la couverture du hangar à marchan-

dises et du dépôt de l'outillage peinturée. Le parc à bestiaux a été transporté sur un point plus convenable, à l'extrémité ouest du hangar à marchandises. Les réparations nécessaires ont été faites au quai à voyageurs, et le perron du hangar à marchandises, du côté ouest de la cour, a été renouvelé.

A Trenton, où le service augmente rapidement, la pièce qui sert de cuisine, dans la gare, a été transformée en salle d'attente pour les femmes. Les cloisons ont été disposées autrement et l'aménagement grandement amélioré.

A Pictou-Landing les réparations nécessaires ont été faites à la couverture de la remise aux locomotives.

A Pictou, les hangars à marchandises ont été visités, réparés et peinturés. Le quai à voyageurs a été renouvelé.

A Meadowville, il a été construit une cuisine de 16 x 12 pieds pour l'agent récemment nommé.

A Scotsburn, on a disposé autrement les cloisons de la gare afin de donner plus de place à l'agent. L'intérieur de la gare a été peinturé.

A Westville, les quais à voyageurs et de chargement ont été entièrement renouvelés.

A Fountain-Road, il a été fait un nouveau perron de chargement

Deux nouvelles fosses garde-bestiaux ont été établies sur la division d'Oxford et New-Glasgow, l'une à Westville pour empêcher les animaux de venir par la voie des mines de Drummond, et l'autre au nord d'Oxford, où il a été ouvert un chemin neuf.

A Avondale, les portes de la gare ont été réparées et munies de serrures neuves.

A Barney's-River, Marshy-Hope, Tracadie et Havre-au-Bouche, les tringles de lambrissage des murs extérieurs ont été enlevés et les murs couverts de bardeaux posés sur du carton bitumé, ce qui les rendra beaucoup plus chauds pour l'hiver. Les couvertures en bardeau de ces gares ont été renouvelées.

A Antigonish, les portes et les fenêtres ont été visitées et réparées. Un évier neuf, avec tuyaux de communication, a été posé dans l'appartement. Soixante pieds du perron des voyageurs, et 73 de celui des marchandises ont été renouvelés. La moitié du toit du hangar à marchandises a été recouverte en tôle d'acier, et la couverture peinturée.

A Mulgrave, la véranda a été repassée et réparée, ainsi que les portes de la gare et du hangar à marchandises. Les réparations nécessaires ont été faites au hangar à marchandises, et trois vieilles souches de cheminées en tôle ont été remplacées par des souches en terre cuite de 18 pouces de diamètre. Un vieux wagon à marchandises a été aménagé en hangar où mettre de la houille sèche pour les voitures de voyageurs.

A la Pointe Tupper le quai à voyageurs a été allongé.

Il a été fait de nouveaux perrons de chargement à Christmas-Island, Beaver-Cove et Sidney-River, pour répondre à l'accroissement de service.

A Iona, la gare a été visitée et réparée.

A Leitches-Creek, les murs extérieurs de la gare ont été visités et réparés.

A Debert, il a été posé des planchers de bois dur dans la salle d'attente et le bureau.

A East-Mines, les murs et le plafond de la cuisine ont été lambrissés.

A Westmouth, les toits de la gare et maison d'habitation ont été recouverts en bardeau.

A Greenville, un côté du toit de la cuisine a été recouvert en bardeau.

A Thomson, les murs du bureau du chef de station ont été lambrissés.

A la Jonction d'Oxford, la couverture en bardeau du magasin aux huiles a été renouvelée, et une cheminée neuve en tôle a été mise à la remise aux locomotives.

A Spring-Hill, le quai à voyageurs a été allongé de 40 pieds.

A Maccan, le toit du hangar à marchandises et le porche de l'appartement ont été recouverts en bardeau.

A Amherst, les toits de la gare et du buffet-restaurant ont été recouverts en bardeau. Les réparations nécessaires ont été faites à la forge et au magasin, les toits recouverts en tôle et les bâtiments peinturés. La couverture du hangar à marchandises a aussi été peinturée.

A Rockland, il a été posé un plancher de bois dur dans la salle d'attente.

A Memramcook les murs extérieurs de la gare et du hangar aux marchandises ont été visités, réparés et peinturés. La boiserie du bureau de l'agent et de la salle d'attente a aussi été peinturée.

A la Jonction de Painsec, la gare a été repassée, réparée et peinturée, tant en dedans qu'en dehors. Les hangars à marchandises, charbonnier et magasin ont aussi été peinturés.

Les réparations nécessaires ont été faites aux quais, perrons ou trottoirs des stations de Debert, Londonderry, Westcherter, Thomson, Jonction d'Oxford, Spring-Hill, Nappan, Amherst, Sackville, Dorchester et College-Bridge.

A Shédiac, la gare a été visitée, réparée et peinturée.

A Humphrey's-Mills, le perron de chargement a été renouvelé, et des réparations ont été faites au quai à voyageurs.

A Moncton, il a été construit, entre les deux rotondes à locomotives, une chambre de chaudières à l'épreuve du feu, en brique, dans laquelle ont été transportées les chaudières auparavant utilisées dans un bâtiment temporaire attenant à l'ancienne rotonde, et aussi la chaudière de l'atelier des machines. Par cet arrangement, les bâtiments sont tous chauffés d'un même point et l'on économise le temps d'un homme, sans compter qu'il y a moins de danger pour le feu.

Les murs de brique d'une section de la vieille rotonde à locomotives ont été renouvelés, et de grandes réparations ont été faites à ceux d'autres fosses. Un plancher neuf en bois dur a été posé dans le bureau du magasin. Le vieux plancher, au rez-de-chaussée du magasin, qui était très pourri, a été enlevé et remplacé par un fondement d'escarbilles et de cendres, qui, une fois suffisamment solidifié, sera recouvert d'une couche d'asphalte. Un violent orage accompagné de grêle ayant brisé 3,200 carreaux dans les lunettes de toit de l'atelier des machines et des ateliers de peinturage et de réparation, ces vitres ont été remplacées. Le hangar aux marchandises a été visité et réparé et une partie de sa couverture peinturée. Les cottages qui sont la propriété de l'Etat ont été visités, réparés et peinturés où il en était besoin.

A Salisbury, la gare a été réparée et peinturée en dedans et en dehors.

A Petitcodiac, Anagance et Apohaqui, les perrons de chargement ont été renouvelés.

A Penobsquis, il a été posé un plancher de bois dur dans la cuisine de l'appartement.

A Sussex, il a été posé 1,000 pieds de tuyau de 1¼ pouce, en fer galvanisé, pour fournir de l'eau à la station.

Des cabinets d'aisances modernes ont été installés, avec les conduits d'aérage, etc., nécessaires, dans la salle d'attente et dans le logis de l'agent.

A Quispamsis le quai à voyageurs a été réparé.

A Saint-Jean, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, à le remise aux convois, à la halle à bagage et au hangar à marchandises, ainsi qu'au hangar du quai de délestage. Il a aussi été fait de grandes réparations au hangar à houille de cette station.

Les enseignes de passages à niveau et autres entre Shédiac et Saint-Jean ont été peinturées, et leurs caractères retracés au besoin.

A Berry's-Mills, un plancher de bois dur a été posé dans le bureau de l'agent et l'intérieur de la gare peinturé.

A Coal-Branch, le toit de la gare a été recouvert en bardeau, les murs et les plafonds de la salle d'attente et du bureau lambrissés, et la boiserie de l'intérieur de la gare peinturée.

A Harcourt, des planchers de bois dur ont été posés dans deux chambres et le vestibule du logis de l'agent, et l'intérieur de la gare a été peinturé.

A la Jonction de Chatham, les réparations nécessaires ont été faites aux planchers du hangar aux marchandises.

A Indiantown, le quai servant à la fois aux voyageurs et aux marchandises a été renouvelé.

A Newcastle, les planchers de la rotonde à locomotives ont été visités et réparés, et il a été installé un cabinet d'aisances pour les préposés au combustible.

A Beaver-Brook, il a été construit, en remplacement de la gare détruite par le feu, un bâtiment qui a coûté $880. Il y a aussi été fait un quai neuf.

A Red-Pine, il a été posé un plancher de bois dur dans la salle d'attente de la gare, à laquelle il a aussi été mis une porte neuve.

A Culligan's-Siding, il a été élevé un abri pour répondre à l'accroissement du service des voyageurs à cet endroit.

A Petite-Roche, la couverture en bardeau du hangar aux marchandises a été renouvelée.

A Nash's-Creek et à New-Mills, les réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments de station.

A Charlo, un plancher de bois dur a été posé dans le bureau de l'agent, et les portes et fenêtres ont été réparées.

A la Jonction de Dalhousie, le hangar aux marchandises et les parements de la gare ont été peinturés. Des bancs neufs, à compartiments séparés par des bras de fer, ont été placés dans les deux salles d'attente. Il a aussi été installé un cabinet d'aisances moderne dans la salle d'attente des femmes.

A Bartibogue, Bathurst, Petit-Rocher, Belledune et Jacquet-River, les perrons, trottoirs ou quais ont été réparés et en partie renouvelés.

A Nash's-Creek, il a été construit un quai de chargement pour la commodité des gens qui expédient du bardeau en grande quantité de cet endroit-là. Hamilton's-Siding a été pourvu d'un semblable quai pour la même fin.

A Dalhousie et à la Jonction de Dalhousie, les quais ou perrons ont été en partie renouvelés.

Vingt paires de fosses garde-bestiaux ont été renouvelées entre Newcastle et Campbellton.

A Campbellton, 250 pieds du hangar à houille ont été visités et réparés. Les réparations nécessaires ont aussi été faites aux planchers et aux fosses de la rotonde, à la chambre des chaudières, à la maison du chef de gare et au quai à voyageurs.

A Moffatt, le quai, long de 200 pieds, a été renouvelé.

A Métapédia, les murs du bureau de l'agent ont été lambrissés et peinturés, le hangar aux marchandises et le quai de chargement réparés, et le parc à bestiaux renouvelé.

A Amqui, le hangar aux marchandises a été réparé, les murs de la salle d'attente et une pièce du logement de l'agent ont été lambrissés. Tous les châssis de fenêtres de cette station qui n'étaient pas bons (15) ont été renouvelés. Il a aussi été mis des contre-châssis.

A Cedar-Hall, il a été construit un quai de chargement neuf, pour la commodité des expéditeurs de bardeau.

A Sayabec, le quai de chargement a été renouvelé.

A Saint-Moïse, il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau du chef de gare et la salle d'attente, et 287 pieds du quai ont été renouvelés.

A Petit-Métis, les murs de fondement en pierre de la cave sous le logis ont été visités, réparés et rejointoyés. Le vieux bâtiment de prise d'eau à cette station a été démoli.

A Sainte-Flavie, l'intérieur de la gare a été réparé. Le quai à voyageurs et les planchers de la rotonde ont aussi reçu les réparations nécessaires.

A Sainte-Luce, l'intérieur de la gare a été réparé, et il a été posé quatre contre-châssis.

A Rimouski, le quai à voyageurs et la gare ont été visités et réparés.

Au Bic, le quai à voyageurs a été allongé de 50 pieds.

A Saint-Fabien et Saint-Simon, les gares ont été pourvues de portes neuves.

A Saint-Arsène, il a été posé un plancher neuf dans le hangar aux marchandises.

A la Rivière-du-Loup, les murs de brique de six fosses à piquer le feu, dans la rotonde à locomotives, ont été visités et réparés. La fosse de pierre, en dehors de la rotonde, a été refaite, et il a été posé un drain souterrain à partir de cette fosse.

A Old-Lake-Road, il a été construit un nouveau parc à bestiaux et le quai a été renouvelé.

A Saint-Alexandre, le quai à voyageurs a été renouvelé.

A Saint-Charles, il a été posé un plancher de bois dur dans la gare.
A la Jonction de Saint-Henri, le quai à voyageurs a été renouvelé.
A Etchemin, le quai a été renouvelé.

Ponts et ponceaux.

Il a été mis un tablier neuf au viaduc en dessus des rails, à la jonction du chemin Campbell et de la rue Water, à Halifax.

A Schubénacadie, une des vieilles piles sous le pont à longerons de tôle a été démolie et remplacée par une pile en maçonnerie de pierre de taille de premier ordre, qui a coûté environ $1,200. La maçonnerie de ce pont est d'une qualité très inférieure, et il va falloir la renouveler toute.

A Stewiacke, un vieux ponceau écroulé, de 600 pieds de longueur, a été remplacé par un tuyau en fonte de 24 pouces de diamètre, couché dans un bon lit de béton, et accompagné des murs nécessaires pour soutenir le remblai à chaque bout.

Entre Truro et Valley, deux ponceaux de pierre écroulés, l'un de 40 et l'autre de 24 pieds de longueur, ont été remplacés par des tuyaux en fonte de 12 et 24 pouces, posés dans du béton et accompagnés de bons murs de soutènement à chaque bout.

Entre Halifax et Stellarton, une équipe de maçons a été occupée, pendant environ cinq semaines, à faire des réparations générales aux ponts et ponceaux de la division est.

A New-Glasgow, les traverses d'un pont à poutres de tôle ont été renouvelées.

A Creek-du-Pin (*Pine Tree Creek*), dans l'est de New-Glasgow, trois palées neuves ont remplacé celles que les tarets avaient rongées et ruinées. Il faudra renouveler entièrement cette construction l'année prochaine, et cela coûtera de trois à quatre mille dollars.

Les traverses et les pièces de bois de tablier du nouveau pont d'acier d'une seule travée sur la rivière Sutherland ont été peinturées.

Les ponts d'acier d'une seule travée de Merigomish, de Dewar's-Mills et de la rivière James ont tous été râclés et peinturés.

Les réparations nécessaires ont été faites aux petits ponts d'une seule travée de Murphy's-Mills et de Grant's-Brook.

A la rivière Sutherland, le vieux pont de grillage en bois de 160 pieds, système Howe, a été remplacé par un grillage d'acier, système Pratt, de même portée, qui a coûté $9,718. La maçonnerie de pierre de taille qu'il a fallu faire sur les vieilles culées pour recevoir le nouveau pont a nécessité une autre dépense de $500. Ce nouveau pont a été pourvu d'un tablier type avec garde-fous en fer.

Un pont de chevalets endommagé par le feu le 20 juin, près de Pomquet, a été presque entièrement renouvelé.

A la rivière Pomquet, des palées neuves ont été mises à la place de celles que la glace avait détériorées ou coupées.

A Monastery, un vieux pont de grillage en bois, système Howe, a été remplacé par un pont à poutres d'acier de 40 pieds, recouvert d'un tablier type en pin dur, avec garde-corps en fer, etc., etc.

A Pirate-Harbour, il a été fait un drain couvert de 120 pieds de long pour empêcher que le chemin public voisin et la propriété privée ne soient détériorés.

Il a été mis un ponceau fermé, en cèdre, de 3 x 6 pieds, et de 24 pieds de longueur, près du poteau miliaire 40, et un autre du même genre et de même longueur au poteau miliaire 31.

Trois paires de fosses garde-bestiaux en pruche, entre New-Glasgow et Antigonish, ont été renouvelées en gros cèdre avivé sur deux faces.

Quatre travées d'acier du pont de la Grande Passe (*Grand Narrows*), sur le Bras-d'Or, ont été minutieusement visitées, râclées et peinturées. Cet ouvrage a été fait à la journée, le département fournissant les matériaux, vu qu'on ne pouvait pas compter sur les entrepreneurs pour faire ce peinturage à la verge. Dans les gros temps, le poudrin d'eau salée vole par-dessus le pont, et la peinture a grand'peine à tenir sur les parties inférieures. Le fondement de pièces de bois de la culée est ayant été ravagé par les tarets, on le protégea en fichant tout autour des pieux créosotés, que l'on enrocha ensuite pour les défendre contre la glace.

A l'ouest d'Iona, un ponceau de pierre a subi de fortes réparations nécessitées par le fait que son fondement de plâtre avait, en se dissolvant, permis à la maçonnerie de s'affaisser.

Le pont de chevalets à la Pointe de Brown, près de Pictou, a été repassé et réparé à fond. 400 traverses de 6 x 8 pouces et de 12 pieds de longueur, et 28 traverses de 6 x 8 pouces et de 28 pieds de longueur, ont été renouvelées. Les palées dérangées par la glace l'hiver dernier ont été remises en place. Autant qu'on a pu s'en assurer, les pieux de la construction, qui sont de pin et créosotés, n'ont pas été attaqués par les tarets. Des pièces de bois semblables ont été placées à quatre différents endroits le long du pont; on les retire tous les ans pour les examiner avec soin, et jusqu'ici il ne paraît pas qu'elles soient attaquées par les tarets.

A la rivière Debert, une équipe de riveurs a soigneusement repassé trois travées de fer de 103 pieds chaque, et leur a fait des réparations considérables.

A Folly, une travée de 100 pieds a été pourvue d'un système de contreventement latéral, et d'un tablier type neuf en pin résineux, avec garde-fous en fer.

Une équipe de maçons a pris environ trois semaines pour repasser la maçonnerie des ponts et des ponceaux entre Truro et la Jonction de Painsec.

Sept paires de fosses garde-bestiaux en pruche ont été renouvelées en cèdre entre Truro et la Jonction de Painsec.

Il a été construit un nouveau ponceau de cèdre près de Sackville pour que l'eau du côté est y passe, et ainsi n'avoir pas à entretenir de longs fossés d'écoulement.

Dans la division de l'ouest, un ponceau écroulé, sur l'embranchement de Shédiac, a été reconstruit. Trois autres ponceaux arqués, sur la section 41, ont été visités, réparés et rejointoyés. Un tablier type neuf a été mis au pont de Jardine, près de Saint-Jean. Les réparations nécessaires ont été faites au pont tournant du quai de délestage, et au viaduc en dessus des rails au pied de la rue Dorchester, Saint-Jean.

Sur la division n° 1 du nord, deux ponceaux fermés en cèdre ont été mis, l'un sur la section 63, l'autre sur la section 64. Le premier a 150 pieds de longueur ; le dernier en a 70.

Un musoir du pont de la rivière Barnaby, démoli par la gelée, a été reconstruit. Six paires de fosses garde-bestiaux en bois de pruche ont été renouvelées en bois de cèdre.

A Red-Pine, deux poutres de tôle de fer, de 44 pieds, ont été remplacées par d'autres plus fortes et en tôle d'acier, recouvertes d'un tablier type avec garde-fous en fer. Les premières étaient devenues trops faibles pour le lourd matériel roulant maintenant en usage. Elles ont été envoyées au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour lequel elles seront assez fortes.

Les tabliers des deux viaducs en dessus des rails, près de Bathurst, ont été renouvelés.

La maçonnerie des ponts entre la rivière Jacquet et Dalhousie a été minitieusement repassée et rejointoyée où c'était nécessaire.

Il a été construit des ponceaux neufs en cèdre aux Terres Planches (*Flat Lands*), à Cedar-Hall et au Petit-Métis.

A Trois-Pistoles, les murs de soutènement, en cèdre, du pied du remblai, ont été visités avec soin et en partie renouvelés, parce que les pièces de bois avaient sérieusement souffert de l'action de la glace. On a encore mis de la pierre dans cet encoffrement.

A la Rivière-du-Loup on a construit un encoffrement de cèdre entre le chemin de fer et la rue publique, pour empêcher les cendres de la rotonde à locomotives d'obstruer cette dernière.

Une équipe de maçons a été occupée pendant environ 3 mois à repasser et réparer ou reconstruire la maçonnerie sur la division entre la Rivière-du-Loup et Lévis.

En examinant avec soin le pont tubulaire (de 156 pieds d'ouverture) à Etchemin, on s'aperçut que ses membres avaient fatigué d'une manière inquiétante, et il fut demandé des soumissions pour le renforcer. Ces soumissins firent voir qu'il serait bien moins coûteux de mettre une pile intermédiaire entre les culées pour supporter le tube au milieu, et c'est ce qui fut fait pour environ $3 000. Dans le mois d'avril dernier une forte crue dégrada cette pile, mais on put la réparer sans la défaire ; après quoi on l'entoura d'un bon enrochement afin que pareil accident ne se renouvelât pas.

Pendant le dernier exercice les ponts suivants ont été visités, râclés et peinturés, savoir :—

Le pont de la rivière Morrisson	1	travée	28 pieds.
" de Mckinnon's Harbour	1	"	60 "
" de la rivière des Français	1	"	85 "
" " James	1	"	87 "
" de Dewar's-Mill	1	"	84 "
" de chevalets de Dewar	5	"	20 "
" " "	1	"	28 "
" " "	1	"	23 "
" de la rivière Sutherland	1	"	165 "
" " Noire	1	"	101 "
" à poutres de tôle de Union	1	"	54 "
Le viaduc en dessus et ses abords à Truro	2	"	106 "
" " "	1	"	92 "
Le pont du ruisseau McManus	1	"	56 "
" de la rivière Memramcook	1	"	64 "
" de Rimouski	5	"	87 "
Le viaduc en dessus des rails à Etchemin	1	"	36 "

DIVERS.

Les enseignes de passages à niveau et autres entre Shédiac et Saint-Jean ont été repeinturées et leurs caractères retracés au besoin.

Une grande quantité de terre à remblai a été déposée entre le nouveau hargar à marchandises et l'encoffrement de la tête de ligne en eau profonde, à Halifax.

On s'est procuré quatre balances Gurney de 6 tonnes pour le nouveau hangar à marchandises de Halifax.

Il a été construit un mur de soutènement en pierre, long de 119 pieds et haut de 5, entre le chemin de fer et la limite Cunard, à l'extrémité sud de notre domaine. Un autre mur de soutènement, de 65 pieds de longueur sur 6 de largeur et 6 de hauteur, a aussi été construit pour empêcher de glisser le terrassement en pente de l'un des magasins du département de la marine et des pêcheries.

Un service d'eau de premier ordre a été établi à la tête de ligne en eau profonde, et cela tant pour les besoins domestiques que pour la protection contre le feu. Des tuyaux de prise d'eau, munis de boyaux, ont été placés à trois endroits dans le nouveau hangar à marchandises.

Une clôture de planches jointives (de 1,856 pieds de longeur), allant de la gare de tête à la rue North, et renfermant la partie de la rue Water donnée par la ville pour le service du chemin de fer, a été entièrement renouvelée.

Par un marché fait avec les autorités de l'amirauté quand le terrain fut acquis, le département s'était engagé à fournir et entretenir des quais flottants et plates-formes convenables à un endroit réservé à cette fin à la tête de ligne en eau profonde, à Halifax. On a réparé ou refait en partie ces quais et plates-formes pour les mettre au goût des autorités navales.

Il a aussi fallu curer le bassin de cet endroit, que les matières provenant des égouts de la ville avaient fini par encombrer.

A la remise aux locomotives de Stellarton on a établi un tuyau en terre cuite, de 9 pouces de diamètre et de 180 pieds de longueur, pour assainir les fosses à piquer le feu et à visiter la plaque tournante, et pour écouler l'eau de condensation provenant de la remise ou de la cour, à la place d'un petit tuyau de 4 pouces que les cendres des fosses à piquer le feu obstruaient constamment.

Entre New-Glasgow et Mulgrave 16 mécanismes d'aiguillage, munis du levier d'enrayage breveté de Hopper, ont remplacé l'ancien mécanisme qui était en usage depuis que cette division avait été prise des mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Sur les divisions d'Oxford et New-Glasgow et du Cap-Breton, des équipes ont travaillé pendant environ quatre semaines à déblayer des tranchées, et à élargir des remblais qui s'étaient tassés sous l'action de la gelée dans le printemps. Ces travaux ont coûté à peu près $6,000. Il se passera quelques années avant que les tranchées de ces divisions n'aient pris leur talus naturel.

Une équipe a travaillé pendant environ trois semaines à déblayer des tranchées entre Truro et Amherst.

Embranchement de Darmouth.

Cet embranchement va de la Jonction de Windsor a un raccordement de l'ancienne ligne, à l'Anse de Tuft—distance de 10½ milles, et de là par l'ancienne ligne, par Dartmouth, jusqu'à la raffinerie de sucre Woodside—autre distance de 4 milles.

Les entreprises de dressement de la plate-forme, adjugées de bonne heure en 1895, étaient achevées le 15 novembre de la même année. Comme il n'y avait pas de matière propre à faire les remblais entre Waverley et l'Anse de Tuft, on se trouve dans la nécessité d'aller en chercher, par convoi, à la Jonction de Windsor. Le département a fait faire cet ouvrage à la journée, et l'on s'y est mis avant que les entrepreneurs n'eussent fini leurs travaux.

Il fallut terrasser une fondrière et élever deux gros remblais à travers des bras du lac William avant de pouvoir rien faire avec un train à l'extrémité inférieure, et l'on fut forcé de suspendre les travaux jusqu'au 1er avril. Vers cette date, on reprit l'ouvrage et l'avança assez pour pouvoir livrer l'embranchement à la circulation le 1er juin. Il y avait des remblais qui n'étaient pas encore rendus à toute leur hauteur, et il n'y avait pas plus de la moitié du ballastage de fait. Il n'a pour ainsi dire été rien fait depuis ce temps-là, parce qu'il n'y avait pas de fonds disponibles.

Cet embranchement a été mis en correspondance avec celui de Windsor au moyen d'un Y.

A la jonction de Windsor la gare aux voyageurs et le hangar à marchandises ont tous deux été agrandis pour répondre à l'augmentation de trafic que promet l'embranchement. Une conduite d'eau a été posée depuis le château d'eau jusqu'à la gare, et un cabinet d'aisances moderne installé dans la salle d'attente des femmes. Il a aussi été construit à cet endroit une remise pour une locomotive.

A Waverley il a été construit une gare aux voyageurs et à marchandises, longue de 50 pieds et large de 25, qui a coûté $3,595. Il y a aussi été mis une longue voie de garage, avec perron de chargement, en vue du trafic que promet la compagnie de fabrication de poudre de l'Acadie.

A Dartmouth le département à fait l'acquisition de terrains pour agrandir la place de la gare, bâtir un nouveau hangar à marchandises, et avoir un emplacement où mettre une remise à locomotives avec plaque tournante. Le hangar à marchandises et la remise à locomotives sont finis, et la plate-forme tournante est en construction.

On a agrandi la vieille gare en transformant la halle à marchandises, de son extrémité est en salle d'attente générale et halle à bagage, et faisant de l'ancienne salle d'attente générale une salle d'attente réservée aux femmes. Le devant de la gare et son côté sud ont été pourvus d'une véranda de 7 pieds de largeur, et il a été posé des planchers de bois dur dans le bureau et la salle d'attente.

Il a fallu enlever à peu près 4,000 verges cubes de roche compacte pour faire place au nouveau hangar à marchandises et ses abords. Cette roche a été déposée dans le remblai du côté ouest, et a formé l'emplacement sur lequel on a bâti la remise à locomotives.

Les autorités de la ville ont fait poser jusqu'en arrière de la gare une conduite d'eau de 6 pouces se raccordant à leur aqueduc, qui desservira la station et aussi les locomotives de l'embranchement.

De grosses réparations ont été faites aux estacades en charpente et aux encoffrements de l'ancienne ligne, entre l'Anse de Tuft et Woodside.

On a construit un encoffrement de 200 pieds de longueur, 20 de largeur et 14 de hauteur sur la propriété récemment acquise de MM. Oland, pour agrandir la place de la station. Il fallait cela pour protéger le remblai, qui était exposé à des gros coups de mer à cet endroit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Chef d'exploitation des chemins de fer de l'Etat, Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. — Compte du capital, exercice clos le 30 juin 1896. — Av.

		$ c.	$ c.			$ c.
1895.				1895.		
30 juin ...	Coût du chemin de fer Intercolonial, à jour	74,752,440 92		30 juin ...	Par le gouvernement fédéral	55,007,939 40
	do de Prolongement-Est, à jour	1,324,042 81				
	do Oxford et New-Glasgow, à jour	1,950,740 20				
	do du Cap-Breton, à jour	3,864,010 94				
	do du Cap-Breton et Oxford et New-Glasgow, à jour	53,241 50				
1896. 30 juin ...	Coût du service de passage des convois au détroit de Canso	63,463 03				
	Dépense de l'année courante:—		55,007,939 40			
	Chemin de fer Intercolonial :—					
	Agrandissements, Halifax	124,910 03				
	do Moncton	1,000 00				
	do Sydney	11,374 41				
	Matériel roulant	10,000 00				
	Construction (originale)	1,948 35				
	Embranchement de Saint-Charles	1,271 96				
	do d'Indiantown	1,436 10				
	do de ou près Bedford à Dartmouth	107,402 17				
		259,343 02				
	Section Oxford et New-Glasgow	80 40				
		259,423 42		1896.		
	A déduire, dépense de l'année précédente	318 19				
			259,105 23	30 juin ...	Par le gouvernement fédéral	259,105 23
			55,267,044 63			55,267,044 63

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, exercice finissant le 30 juin 1896. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice finissant le 30 juin 1896.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
1,043,656 57	Traction, relevé n° 1	993,801 39	963,914 44	Voyageurs	971,426 26
651,031 19	Voitures, relevé n° 2	659,525 46	1,782,608 54	Marchandises	1,788,813 18
679,468 39	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 3	774,556 25	194,194 97	Malles et divers	197,400 66
370,702 74	Gares, relevé n° 4	383,895 37			
188,488 43	Frais généraux, relevé n° 5	199,985 80			
3,555 42	Circulation, en milles	1,063 35			
2,936,902 74	....Total des frais d'exploitation.	3,012,827 62	2,940,717 95		2,957,640 10
3,815 21	.....Balance	.....	.....	....Balance	55,187 52
2,940,717 95		3,012,827 62	2,940,717 95		3,012,827 62

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS.
Comptable en chef et trésorier.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION (Relevé n° 1).

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
11,692 18	Appointem. de l'ing. mécan. en chef et des commis, frais de bureau et de voyage	11,573 95
266,207 80	Gages des conducteurs de locomotives, chauffeurs et nettoyeurs	264,604 16
427,404 50	Combustible	408,861 78
31,216 63	Huile, suif, chiffons et menus articles	28,224 41
250,521 48	Réparations aux locomotives, aux tenders et à l'outillage	230,257 00
37,458 65	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs	31,694 62
19,155 33	Divers	18,585 47
1,043,656 57		993,801 39

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES POUR WAGONS—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	——	Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
68,610 40	Réparations aux voitures à voyageurs	65,534 61
22,743 41	do wagons-poste, à messageries et à bagage	19,133 07
183,153 70	do wagons à marchandises et aux fourgons de conducteurs	205,191 64
8,923 27	do aux chasse-neige et flangers	6,176 41
253,802 78	Salaires des conducteurs, des préposés au bagage et des serre-freins	255,412 68
18,883 41	Huile et chiffons pour garniture	15,098 59
64,333 06	Menus approvisionnements et combustible	62,477 04
30,581 16	Divers	30,501 42
651,031 19		659,525 46

E. ET O. E.
MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
6,193 93	Ingénieur en chef et ingénieurs, commis et frais de bureau et de voyage	5,858 79
339,826 48	Gages, réparations à la voie, aux clôtures et aux sémaphores, y compris les nouvelles voies d'évitement construites	353,687 70
46,868 81	Rails et attaches, y compris les nouvelles voies de garage construites	54,041 94
38,815 90	Traverses	87,920 23
102,834 65	Bois de charpente, de construction, etc., pour réparer les ponts, les fosses-bestiaux, les paraneiges, les clôtures, etc	82,451 79
7,824 78	Réparations aux quais	72,080 28
62,816 50	Réparat. aux bâtiments et quais de garage, annexes et prolongem. compris.	62,272 71
8,343 53	Réparations à l'outillage	8,245 32
64,122 81	Pour enlever la glace et la neige	42,454 17
1,821 00	Divers	5,543 32
679,468 39		774,556 25

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
292,104 34	Salaires et gages des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, directeurs du garage, aiguilleurs, gardiens et journaliers	303,796 20
78,598 40	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets, et autres faux frais	80,099 17
.....	Divers	.....
370,702 74		383,895 37

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses générales—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice finissant le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
78,022 30	Gérant général et inspecteurs de district, directeurs de la circulation, agent général du transport des marchandises, agent général des voyageurs, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	82,844 16
26,985 66	Comptable en chef et trésorier, auditeur du service, payeur, caissier, commis, frais de bureau et dépenses de voyage	27,932 94
5,909 58	Dommages-intérêts—personnes, animaux et marchandises	12,386 72
35,236 97	Passage d'eau	25,959 04
1,475 23	Dépenses pour lignes télégraphiq. (non compris le salaire des télégraphistes).	2,732 10
24,561 66	Divers—Impressions, publicité, etc	30,438 81
16,297 03	Frais d'agences	17,692 03
188,488 43		199,985 80

E. et O. E.
Moncton, N.-B., 30 juin 1896

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. **Compte du matériel en général**, exercice finissant le 30 juin 1896. Av.

		$ c.	$ c.			$ c.	c.
1895.				1896.			
30 juin....	Solde	....	691,347 30	30 juin ...	Distribution pendant l'année	1,310,704 59	
	Achats pendant l'année..... ...	1,040,807 42			Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer, etc ...	29,770 37	
	Dépenses d'autres divisions.....	392,476 68			Vente de vieux matériel..... ...	83,164 67	1,423,639 63
	Main-d'œuvre, etc.....	50,189 16			Solde—		
	Bordereaux de paye des employés..	14,667 96	1,498,141 22		Matériel ordinaire, y compris le combustible.....	388,029 26	
					Rails et attaches en fer et en acier..	265,113 13	
					Vieux matériel à vendre.....	112,706 50	765,848 89
			2,189,488 52				2,189,488 52

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BILAN GÉNÉRAL, exercice clos le 30 juin 1896.

DT.

		$ c.
Caisse		372 35
Gare		45,685 53
Matériel en général—		
Matériel ordinaire, y compris combustible	$ 388,029 26	
Rails et attaches de fer et d'acier	265,113 13	
Vieux matériel à vendre	112,706 50	
		765,848 89
Comptes des ministères—		
Marine et pêcheries	$ 2 26	
Milice et défense	2,596 33	
Postes	35,940 00	
Agriculture	132 00	
Travaux publics	1,131 75	
		39,802 34
Chemin de fer Canadien du Pacifique, matériel roulant		22,446 90
do Québec-Central		4,295 76
do Canada-Eastern—compte du trafic	$ 5,891 09	
do do —compte général	4,651 98	
		10,543 07
do Dominion-Atlantic—compte général		715 51
do du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard		7 03
do de Caraquette		441 81
do Kent-Northern		5 94
do de l'Ile du Prince-Edouard		591 95
do Canadien du Pacifique—compte général	$ 13,644 74	
do Can. du Pac., div. du N.-B.—c. général	7,656 15	
		21,300 89
do Bouctouche et Moncton		134 65
do de la Baie-des-Chaleurs		158 71
do Elgin et Havelock		32 28
do Boston et Maine		3 62
do New-York et New-England		4 80
do New-York, New-Haven et Hartford		2 65
do Michigan-Central		4 50
do Cincinnati, Hamilton et Dayton		0 75
do Vermont-Central		31 25
do urbain de Saint-Jean		31 00
do des Comtés de l'Ouest—compte général	$ 15,893 35	
do do —compte du trafic	64 57	
		15,957 92
do Springhill et Parrsborough		3,161 99
do Halifax et Cap-Breton		1,151 42
do Embranchement d'Elgin		726 10
do Maine-Central		2 35
do Tobique-Valley		150 00

AV.

		$ c.
Par le gouvernement fédéral		997,081 72
Compte indéterminé		3,513 50
Chemin de fer de Chatham		0 07
Chemin de fer Grand-Tronc—compte général	$ 1,085 59	
do do —compte du trafic	0 03	
		1,085 62
Chemin de fer de Témiscouata		89 99
do Salisbury et Harvey		52 74
do Central du Nouveau-Brunswick		247 19
Cumberland Railway and Coal Company		2 00
Chemin de fer Canadien du Pacifique, div du N.-B.—c. du trafic		0 02
Portland Rolling Mills Company		431 38

Chemin de fer urbain de Moncton		25 11
Loyers		2,556 93
Cie de messageries Canadienne		3,963 52
Ligne de steamers Allan		1,892 13
Cie de steamers Internationale		4 80
Str *Admiral*		1,611 94
Str *Contest*		2,270 00
Great Eastern Freight Line		29 21
Cie houillère d'Acadie		907 72
do Intercoloniale		14 00
do et de ch. de fer du Canada		25 00
Filature de coton d'Halifax, voie de service		6,356 97
Cie de télégraphe W. U.		51 82
Wagon "Victoria"		770 13
Association d'asurance des employés du ch. de fer Intercolonial		175 98
Canadian Locomotive and Engine Company		320 00
Union Bearing Company		928 18
Usines Poulson		273 25
Ontario Car and Foundry Company		1,276 00
Ville de Dartmouth		3,200 00
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41
Londonderry Iron Company		0 58
Remises détruites		788 81
Goélette *Mary Jane*		71 30
Arpentages et inspection		773 67
Stations—		
Nauwigewauk	$ 3 00	
Glengarry	5 00	
Bloomfield	25 21	
Coal-Branch	65 84	
Weldford	55 00	
Sainte-Luce	80 00	
Bic	22 00	
Saint-Arsène	107 12	
Valley	6 65	
Iona	72 71	
Nappan	40 00	
Kent-Junction	28 38	
Derby-Junction	231 04	
Gloucester-Junction	78 87	
Dalhousie	19 69	
Campbellton (marchandises)	25 00	
Ile Verte	25 00	
		890 51
Pullman Palace Car Company		398 85
Comptes individuels		8,548 45
Total		1,002,504 23

Total	1,002,504 23

E. et O. E.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, exercice clos le 30 juin 1896.

——		1896.	1895.
Longueur de la voie		1,142	1,142
Nombre de milles parcourus par les locomotives		4,714,661	4,879,981
do do do convois		3,842,502	3,999,242
do do do wagons		43,005,684	45,277,909
Recettes par mille pour chaque locomotive	c.	62·73	60·24
do do de chemin de fer	$	2,589 88	2,575 06
Rapport centésimal des recettes provenant des voyageurs aux recettes brutes		32·85	32·77
do do marchandises		60·48	60·63
do des autres recettes		6·67	6·60
Dépenses par mille parcouru par les locomotives :—			
Salaire des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	c.	5·61	5·46
Combustible	c.	8·67	8·76
Huile, suif, coton et menus articles	c.	·60	·64
Réparation des locomotives	c.	4·88	5·13
Eau et réparation des réservoirs	c.	·67	·77
Divers	c.	·40	·39
Total		20·83	21·15
Appoint. de l'ingénieur-mécanicien en chef et dépenses de bureau et de voyage		·25	·24
Total		21·08	21·39
Traction—par mille parcouru par les locomotives	c.	21·08	21·39
Dépenses des wagons do do	c.	13·99	13·34
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les loc.	c.	16·43	13·92
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives	c.	8·14	7·60
Dépenses générales do do	c.	4·24	3·84
Parcours des wagons do do	c.	·02	·07
Total par mille parcouru		63·90	60·16
Traction—par mille parcouru par les locomotives	c.	25·86	26·09
Dépenses des wagons do do	c.	17·16	16·28
Entretien de la voie et des travaux d'art—par mille parcouru par les loc.	c.	20·16	16·99
Dépenses des gares—par mille parcouru par les locomotives	c.	9·99	9·27
Dépenses générales do do	c.	5·21	4·71
Parcours des wagons do do	c.	·03	·09
Total par mille parcouru par les convois		78·41	73·43
Frais d'exploitation par mille de chemin de fer	$	2,638 20	2,571 71

E. et O. E.

T. WILLIAMS,
Comptable en chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DE LA DIVISION MÉCANIQUE,
MONCTON, N.-B., 10 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, les relevés suivants :—

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives et par les wagons, moyenne par mille de parcours fait par les locomotives, et nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat des frais de traction par mois, pendant l'exercice.

E.—Etat général de la dépense de la division mécanique, pendant l'exercice.

Quatre-vingt-sept wagons fermés, 195 wagons-plates-formes, 101 wagons-gondoles, 3 wagons-réfrigérateurs, 7 grands wagons à charbon et 3 chasse-neige ont été retirés du service et ont été remplacés par un nombre égal de wagons neufs.

Ci-suit un sommaire des principaux ouvrages faits :—

BUREAU DES DESSINATEURS.

Nouvelle chaudière de dessus de wagon dessiné pour la classe 7 B, aussi, nouveaux cadres pour les classes 7 et 11 B, nouveaux cabs pour les classes 9 et 14 B.

Dessins faits pour un réservoir de tender de 3,500 gallons, tête croisée de la tige du piston et ressorts pour les diverses classes.

Dessins généraux faits pour nouveaux wagons-réfrigérateurs, nouveaux wagons-gondoles de 6 tonnes et nouveaux chasse-neige.

Dessins de détails faits pour réparations de locomotives, grue tournante, appareil de levage, machine à forer à la main, fondation et arbres de couche pour la machine stationnaire de Moncton, arrangement des chaudières et des remises pour le chauffage des remises à locomotives de Moncton, plans de planchers et aménagements intérieurs pour les différents wagons.

Registres de réparations de locomotives et d'approvisionnements. Nouveaux matériaux fournis sur devis, éprouvés et rapports faits.

ATELIERS DE LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Cinq locomotives à convois de voyageurs, n°s 148, 152, 153, 163 et 164, ont été "reconstruites" au prix de $6,540 chacune, avec chaudières nouvelles au complet. Toutes les montures de chaudières et les injecteurs renouvelés. Cadres renforcés. Nouveaux cylindres, traverses et glissoires au complet. Nouvelles roues motrices, bandages de roues, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts mobiles et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, fortes éclisses en fonte et marchepieds en fonte. Nouveaux trucks de locomotives au complet. Nouveau frein atmosphérique Westinghouse au complet.

Deux locomotives à voyageurs ont été "reconstruites" au coût de $5,500 chacune, avec nouvelles chaudières au complet. Toutes les montures de chaudières et les injecteurs neufs. Nouveaux devant et derrière de cadres. Nouveaux cylindres, traverses et coulisseaux au complet. Nouveaux bandages de roues motrices, essieux et boutons de manivelle. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, marchepieds et plates-formes. Frein atmosphérique Westinghouse perfectionné.

Deux locomotives pour marchandises, n°s 109 et 111, ont été "reconstruites" au coût de $5,900 chacune, avec nouvelles chaudières au complet.

Toutes les montures de chaudières et les injecteurs sont neufs. Nouvelles extrémités aux cadres du devant. Cadres de derrière renforcés. Nouveaux cylindres, traverses et coulisseaux au complet. Nouveaux bandages de roues motrices, essieux, boutons de manivelle et boîtes d'essieux. Nouveaux ressorts et engrenage. Nouvelles bielles latérales. Nouveaux cabs, marchepieds et plates-formes. Frein atmosphérique Westinghouse perfectionné.

Une locomotive à voyageurs n° 130 réparée au coût de $4,280, avec grande chaudière de seconde main réparée. Nouveaux tubes de chaudières. Nouvelle boîte à fumée et cheminée. Cadres coupés, allongés et renforcés. Un nouvel injecteur. Nouveaux bandages de roues motrices. Nouvelles bielles latérales. Frein Westinghouse amélioré.

Quarante-six locomotives ont subi de grosses réparations et 56 des réparations spéciales, les pièces neuves suivantes ayant été fournies:—2 foyers intérieurs neufs, 1 nouvelle plaque de tubes, six nouvelles demi-plaques latérales de foyer, 1,075 tubes neufs, 1 nouveau cylindre, 8 nouvelles roues motrices, 70 bandages neufs de roues motrices, 3 nouveaux essieux de roues motrices, 7 essieux neufs de truck de locomotive, 8 nouvelles bielles principales, 34 nouvelles bielles latérales, 68 boutons neufs de manivelle, 2 nouveaux cabs, 19 chasse-pierres, 2 têtes de piston neuves.

Cinquante-six chaudières de locomotives ont été éprouvées, 31 foyers ont été rapiécés, 5,084 tubes ont été réparés.

Cinq locomotives ont été munies d'appareils de chauffage à vapeur.

Cent quatorze paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 57 roues de chariot ont reçu de nouveaux bandages, et 14 bandages de roues de chariot perforés.

Cinquante locomotives et tenders ont été peinturés et vernis, 6 locomotives et tenders ont été rafraîchis et vernis.

On a construit une nouvelle chaudière pour le service de l'eau.

Une nouvelle plaque de tubes et des tuyaux neufs ont été posés dans la chaudière pour le service de l'eau.

Deux vieilles chaudières de locomotives rapiécées et réparées pour la chambre de la chaudière des ateliers de Moncton.

FONDERIE DE LAITON DE MONCTON.

58,264 livres de fontes de laiton.
131,830 livres de coussinets de même métal.

ATELIERS DE MONCTON.

Trois wagons-réfrigérateurs ont été construits en pin Douglas et munis du frein atmosphérique Westinghouse, portes à l'épreuve des voleurs, système "Moore", et attelage automatique.

Quatre-vingt-dix wagons à marchandises ont été "reconstruits", et un chasse-neige à ailerons.

Grosses réparations:—Le wagon du gouverneur général "Victoria", le wagon officiel "Ottawa", 10 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 3 wagons-dortoirs de 2e classe, 32 voitures de 1 classe, 34 voitures de 2e classe, 17 wagons-poste, 24 wagons à bagages, 12 fourgons, 482 wagons à marchandises.

Réparations moyennes:—1 voiture de 1re classe, 4 voitures de 2e classe, 1 wagon-poste, 1 wagon à bagages, 9 chasse-neige, 5 *flangers*.

Légères réparations:—2 wagons-dortoirs, 8 wagons-dortoirs de 2e classe, 61 voitures de 2e classe, 12 wagons-poste, 6 wagons à bagages, 41 fourgons, 12 chasse-neige, 4 *flangers*, 3,602 wagons à marchandises.

Peinturés ou teints de nouveau et vernis:—Le wagon du gouverneur général "Victoria", 2 wagons-dortoirs, 2 wagons-dortoirs de 2e classe, 19 voitures de 1re classe, 24 voitures de 2e classe, 7 wagons-poste et 14 wagons à bagages.

Les wagons suivants ont été rafraîchis et vernis: Le wagon officiel "Ottawa", 8 wagons-dortoirs, 4 wagons-salons, 1 wagon-dortoir de 2e classe, 13 voitures de 1re classe, 11 voitures de 2e classe, 9 wagons-poste, 11 wagons à bagages.

Cinq cent quatre-vingt-quinze wagons à marchandises, 14 fourgons, 8 chasse-neige et 2 *flangers* ont été peinturés de nouveau.

Des ouvrages spéciaux ont été faits aux suivants:

Wagon-dortoir "Halifax".—Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal ajax blanc. Toutes les fenêtres ont été munies de stores "Acme" neufs.

Wagon-dortoir "Amherst".—Compartiment particulier converti en fumoir et muni de portes latérales. Aménagements du cabinet de toilette des messieurs et cabinets changés et améliorés.

Wagon-dortoir "Métapédia".—Tous les sièges munis de nouveaux dossiers élevés et complètement recouverts en peluche neuve. Toutes les lampes et accessoires plaqués en neuf. Fenêtres munies de nouveaux stores "Acme". Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal blanc ajax.

Wagon-dortoir "Miramichi".—Lavabo et cabinets ajoutés au compartiment particulier. Nouvelles garnitures en métal blanc ajax. Toutes les lampes et garnitures plaquées en neuf. Toutes les fenêtres munies de stores neufs "Acme".

Wagons-dortoirs "Restigouche" et "St. John".—Lavabo ajouté au compartiment particulier. Lavabos des hommes changés de manière à ouvrir en dehors du fumoir. Toutes les garnitures de lavabos en métal ajax blanc remises à neuf. Tous les cabinets d'aisance ont été renouvelés.

Deux cent dix-neuf trucks de wagons à marchandises ont été construits.

Trois cent cinquante-six paires de roues à bandages d'acier ont été tournées.

Cent quarante-deux essieux neufs ont été tournés.

Mille quatre cent trente-trois vieux essieux ont été vérifiés.

Deux mille huit cent trente-deux roues neuves ont été mises sur essieux.

Mille quatre cent douze roues de seconde main ont été mises sur essieux.

Trois cent vingt-huit roues de seconde main en acier ont été mises sur essieux.

Trois wagons à marchandises ont été munis du frein atmosphérique Westinghouse.

Une grande somme d'ouvrage a été faite aux chariots à marchandises et à bagages, chaises, armoires de sûreté, casiers à billets, marchepieds et autres objets pour diverses stations.

ATELIERS DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP.

Dix-sept locomotives ont subi de grosses réparations et 22 des réparations spéciales, les pièces nouvelles suivantes ayant été fournies:—

Une roue motrice neuve, 16 bandages neufs de roues motrices, 4 boutons neufs de manivelles, 15 nouvelles boîtes de roues motrices et cuivres, 2 pistons neufs, 3 têtes de piston neuves, 2 coussinets de cylindres neufs, 2 gros marchepieds neufs, 2 boîtes à feu neuves, 5 cheminées neuves, 1,281 tubes neufs, 5 chasse-pierres neufs, 2 chariots neufs de tender, 2 cadres neufs de tender.

Seize chaudières de locomotives ont été éprouvées; dix foyers ont été rapiécés.

Trente trois paires de bandages de roues motrices ont été tournées.

Seize locomotives et tenders ont été peinturés de nouveau et vernis et une locomotive et un tender ont été rafraîchis et vernis.

ATELIERS DE RICHMOND.

Huit locomotives ont subi de grosses réparations et 40 des réparations spécifiques, les parties nouvelles suivantes ayant été fournies:—

Une nouvelle boîte à fumée avec extension, 120 tubes neufs, 4 cheminées neuves, 6 boîtes neuves d'essieux de roues motrices, 2 marchepieds en fonte, 12 boutons neufs de manivelle, 4 soupapes neuves, 2 bielles neuves, 2 nouveaux chasse-pierres, 1 nouveau cadre de tender, 6 chariots neufs de tender, 1 injecteur neuf.

Sept chaudières de locomotives ont été éprouvées, et 7 boîtes à feu rapiécées.

Seize paires de bandages de roues motrices ont été tournées, 8 locomotives et tenders ont été peinturés et vernis à neuf, et on a peint à neuf et verni une locomotive et son tender.

OUTILLAGE ET MACHINES.

La machine stationnaire "Corliss" de 17 x 42, de l'élévateur d'Halifax, a été refaite en entier à Moncton, et a été placée dans l'atelier des machines de Moncton, avec un arbre de couche et des poulies motrices neufs, palier neuf, cuivres, et chapeau en fer forgé. Nouveaux tuyaux à vapeur et raccordements. Machine peinturée et garde-fou placé autour de la machine.

Un nouvel arbre de couche avec poulie installé au-dessous de la machine stationnaire. Grue mobile construite avec d'anciens rails, et installée dans l'atelier des machines pour l'usage des cylindres et des poinçons.

Un nouveau marteau pneumatique acheté pour les fabricants de chaudières, pour quarderonner et calfater les tubes, etc.

Trois chaudières de seconde main des ateliers de Moncton réparées et encaissées dans la brique dans la nouvelle bâtisse des chaudières, pour chauffer les deux remises à locomotives et pour monter le charbon.

RÉPARATIONS AUX PLATES-FORMES TOURNANTES.

Newcastle.—Bras brisé réparé avec 4 grosses plaques d'un pouce en fer forgé. Les trois autres bras renforcés par des plaques en fer forgé.

Mulgrave.—Une roue et feuillard fournis.

Saint-Jean.—Fourni une poutre de seconde main au complet.

Stellarton.—Deux roues neuves percées et ajustées.

Pictou.—Un gros boulon neuf, de centre, de trois pouces de diamètre, posé avec des écrous neufs.

Richmond.—Poutre défectueuse enlevée et remplacée par une poutre de rechange —nouveaux boulons de centre plus gros.

Hadlow.—Boulons de centre neufs de 1¾ pouce de diamètre. Réparé la boîte centrale des supports des rouleaux.

SERVICE DE L'EAU.

Richmond.—Construit en entier sur fondations en pierre un château-d'eau neuf de 50,600 gallons. Posé 120 pieds de tuyaux de fonte de 6 pouces. Enlevé les vieux réservoirs dans la chambre de la machine.

Truro.—Construit en entier sur fondations en pierre un château d'eau neuf de 50,000 gallons. Posé 300 pieds de tuyaux de fonte de 4 pouces. Vieux réservoirs dans la remise aux locomotives enlevés.

Rimouski.—Construit en entier un château d'eau neuf de 50,000 gallons.

Amherst.—Nouvelle porte hydraulique de 6 pouces et tuyaux neufs.

Antigonish.—Nouveau chevalet sous le château d'eau. Cercles coupés et raccourcis. Château d'eau repeinturé.

Assametquaghan.—Réservoir nettoyé et réparé.

Bathurst.—Pompe à vapeur réparée. Chaudière changée. Nouveau tuyau de fumée. Réservoir nettoyé et réparé.

Bayfield-Road.—Nouveau chevalet sous le réservoir. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir repeinturé. Nouveau poêle.

Boisdale.—Douze voiles neuves pour le moulin à vent.

Canaan—.Chaudière réparée. Nouveau tuyau de fumée.

Campbelton.—Réservoir et tuyau réparés. Prise d'eau réparée.

Chaudière.—Pompe réparée.

Dalhousie.—Réservoir nettoyé et réparé. Grue réparée.

Dalhousie-Junction.—Réparé le tuyau du réservoir. Réservoir nettoyé et réparé.

Hadlow.—Réparé la pompe à vapeur.

Rivière-Jacquet.—Réservoir nottoyé et réparé. Tuyaux réparés.

L'Islet.—Chaudière éprouvée. Montures neuves de chaudière. Fournaise réparée. Cheminée neuve.

Métapédia.—Réservoir nettoyé et réparé.

Millerton.—Chevalet neuf sous le réservoir. Nouveau tuyau de cheminée.

Moncton.—Nouvelle prise d'eau vis-à-vis la gare aux voyageurs.

Mulgrave.—Nouveau chevalet de réservoir. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf et nettoyé.

Sydney-Nord.—Quatre voiles neuves pour le moulin à vent.

Oxford-Junction.—Réparé la pompe à vapeur.

Piedmont.—Nouveau chevalet sous le réserveir. Cercles coupés et raccourcis. Château d'eau peinturé à neuf. Réservoir nettoyé et réparé. Poêle neuf.

Pointe Tupper.—Fossé entre la source et le moulin à vent nettoyé sur une distance de 500 pieds.

Pugwash.—Tour du moulin à vent déplacée. Couverture et tuyaux enlevés du trou foré.

Pugwash Junction.—Chaudière posée provisoirement durant la saison de sécheresse.

Sablière du Portage.—Nouvelle pompe à bras et tuyau de réservoir.

Rivière John.—Moulin à vent et pompe réparés.

Rogersville.—Pompe et tuyaux de réservoirs réparés.

Rivière-du-Loup.—Réservoir réparé. Réparé les conduites d'eau de la gare.

Sacré-Cœur.—Nouveau tuyau de grue hydraulique. Réservoir nettoyé et réparé.

Sussex.—Conduites d'eau de la gare raccordées avec le réservoir. Nouveau tuyau de fumée.

Springhill-Junction.—Chaudière changée. Nouveaux tuyaux de cheminée et de réservoir.

Saint-Fabien.—Nouveaux chevalets sous le réservoir, cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf. Pompe à vapeur réparée. Nouveau tuyau de fumée. Tuyaux d'alimentation de la chaudière et indicateur d'eau réparés.

Saint-Valier.—Pompe à vapeur réparée.

Sainte-Luce.—Pompe du moulin à vent réparée.

Saint-Pierre.—Nouveau tuyau de fumée. Tuyaux d'alimentation de la chaudière et poêle réparés.

Sainte-Flavie.—Nouveau chevalet sous le château d'eau. Cercles coupés et raccourcis. Réservoir peinturé à neuf. Posé 24 pieds de tuyaux en fonte de 6 pouces, et porte hydraulique de 6 pouces. Pompe à vapeur réparée.

Saint-Pascal.—Grue réparée.

Saint-Charles.—Nouveau tuyau de réservoir. Tuyaux d'alimentation et d'échappement de la chaudière réparés.

Sydney.—Démonté et emmagasiné la tour du moulin à vent. Réservoir réparé.

Trois-Pistoles.—Réservoir nettoyé. Nouveau tuyau de fumée dans le château d'eau.

Westbay-Road—Moulin à vent réparé.

Je certifie par les présentes que le matériel roulant est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANCIS R. F. BROWN,
Surintendant de la division mécanique.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N. B.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE de locomotives, voitures et wagons de différentes classes, le 1er juillet 1895 et le 30 juin 1896.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																			
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salons.	A voyageurs, 1re classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fermés.	Plat.-formes 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascule, 6 tonnes.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 tonnes.	Wagons à bestiaux.	Fourgons.	Total.	Chasse-neige	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles, propres au service	204	15	7	5	92	94	24	39	2,024	2,112	965	392	749	99	99	6,716	44	10	21	2	77
do jugés impropres au service, juillet 1895	....	....	....	....	....	....	....	....	47	97	34	26	19	4	....	227	....	....	....	....	....
Total	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,209	999	418	768	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Changés de gondoles en plates-formes de 20 tonnes	....	....	....	....	....	....	....	....	....	41	....	*41	....	....	....	....	....	....	....	....	....
do grands wagons à houille en wagons plates-formes, en les reconstruisant	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19	....	....	*19	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,269	999	377	749	103	99	6,943	44	10	21	2	77
Déclarés impropres au service, juillet 1895	....	....	....	....	....	....	....	....	47	97	34	26	19	4	....	227	....	....	....	....	....
do do au cours de l'exercice	9	....	....	....	....	....	....	....	63	128	90	63	17	3	....	364	2	1	....	....	....
	9	....	....	....	....	....	....	....	110	225	124	89	36	7	....	591	2	1	....	....	....
Moins, reconstruits	9	....	....	....	....	....	....	....	90	135	101	41	26	....	....	393	2	1	....	....	....
A reconstruire et réparer	....	....	....	....	....	....	....	....	20	90	23	48	10	7	....	198	....	....	....	....	....
A ajouter, les voitures serviables et à réparer	204	15	7	5	92	94	24	39	2,051	2,179	976	329	739	96	99	6,745	44	10	21	2	77
Total	204	15	7	5	92	94	24	39	2,071	2,269	999	377	749	103	99	6,943	44	10	21	2	77

A déduire.

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

État du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.				Chasse-neige.	Moyenne, voyageurs.	Moyenne, marchandises.
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.			
1895—Juillet	123,777	196,459	594,642	284,052	2,630,902	3,509,596	851	7·01	13·39
Août	126,152	186,470	589,772	276,371	2,506,095	3,372,238	78	6·87	13·44
Septembre	106,471	200,323	509,418	258,334	2,731,004	3,498,756	.....	7·21	13·63
Octobre	107,028	229,578	477,517	261,293	3,148,277	3,887,087	262	6·90	13·70
Novembre	101,327	225,790	431,174	247,413	3,314,559	3,993,146	2,616	6·69	14·69
Décembre	102,070	226,898	447,546	248,965	3,136,825	3,833,336	2,177	6·72	13·82
1896—Janvier	109,054	207,751	441,449	242,341	2,753,273	3,437,063	7,235	6·27	13·25
Février	101,184	211,910	410,961	223,775	2,690,506	3,325,242	26,375	6·27	12·69
Mars	106,833	214,418	428,246	239,294	2,770,231	3,437,771	23,795	6·24	12·92
Avril	106,610	228,338	455,384	244,211	3,193,295	3,892,890	4,221	6·56	13·93
Mai	103,461	212,553	437,307	235,784	2,843,020	3,516,111	184	6·50	13·37
Juin	110,690	197,357	478,623	254,278	2,569,547	3,302,448	.....	6·62	13·02
	1,304,657	2,537,845	5,702,039	3,016,111	34,287,534	43,005,684	67,794	6·68	13·51

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupapes et de suif.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de houille.	Chopines d'huile.	Chopines d'huile à soupapes et de suif.	Livres de chiffons.
1895—Juillet.....	37,126	395,568	11,573	24,520	23,035	9,640	10·65	6,553	6·20	5·82	2·43
Août.....	36,228	387,009	11,271	23,915	21,737	9,487	10·68	6,524	6·18	5·61	2·45
Septembre ...	34,668	375,340	11,382	22,768	19,384	9,163	10·82	6,793	6·07	5·16	2·44
Octobre	38,265	410,157	13,215	24,344	19,495	10,271	10·72	7,313	5·94	4·75	2·50
Novembre....	37,088	397,711	13,194	24,464	19,493	9,997	10·72	7,430	6·15	4·90	2·51
Décembre ...	37,275	400,255	13,542	25,260	19,754	10,009	10·73	7,578	6·31	4·93	2·50
1896—Janvier.....	35,914	386,444	13,197	25,077	19,178	9,950	10·76	7,649	6·49	6·96	2·57
Février.....	36,770	386,201	13,364	26,818	19,582	9,936	10·50	7,751	6·94	5·07	2·52
Mars.....	37,520	394,737	13,601	27,853	20,872	9,841	10·54	7,713	7·06	5·28	2·49
Avril	38,366	408,900	13,087	28,120	21,056	10,238	10·65	7,169	6·88	5·14	2·50
Mai.....	36,397	389,573	11,445	24,819	19,406	9,748	10·70	6,580	6·37	4·97	2·50
Juin.	35,971	382,766	10,936	23,801	20,086	9,639	10·64	6,399	6·22	5·24	2·52
Totaux.....	441,588	4,714,661	149,807	301,759	243,078	117,919	10·67	7,118	6·40	5·16	2·50

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

Moncton, N.-B., 30 juin 1896.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1895 jusqu'au 30 juin 1896.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du mécanicien-chef, des commis et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Remises des locomotives, et plaques tournantes.	Total.	Moyenne par 100 milles. App. du mécanicien-chf.	Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations	Eau.	Rem. de loc. et plaq. tour.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$	$	$	$	$	$	$	$
1895—Juill.	395,568	1,043 70	22,542 78	32,123 11	2,912 85	27,506 67	2,507 72	979 60	89,616 43	·26	5·70	8·12	·74	6·95	·63	·25	22·65
Août.	387,009	938 68	21,927 54	30,750 63	2,755 71	25,617 95	2,371 44	1,743 19	86,105 14	·25	5·67	7·92	·71	6·62	·62	·45	22·24
Sept..	375,340	967 03	20,985 74	30,906 88	2,584 69	22,800 20	5,438 38	1,786 83	85,469 75	·26	5·59	8·23	·69	6·07	1 45	·48	22·77
Oct. .	410,157	923 01	22,456 39	36,085 15	2,858 66	26,832 56	2,930 39	1,797 79	93,883 95	·23	5·47	8·80	·70	6·54	·71	·44	22·89
Nov..	397,711	891 46	21,751 36	36,246 90	2,875 09	21,609 54	3,912 28	2,686 14	89,972 77	·22	5·46	9·10	·72	5·43	·98	·67	22·58
Déc...	400,255	924 86	23,631 16	35,920 90	2,732 50	18,540 69	4,809 74	2,530 30	89,090 15	·23	5·90	8·98	·68	4·63	1·20	·64	22·26
1896—Janv.	386,444	1,001 57	21,288 86	35,986 38	2,827 19	25,261 01	2,776 01	2,451 71	91,592 73	·26	5·51	9·31	·73	6·54	·72	·63	23·70
Fév...	386,201	939 81	20,975 08	36,685 01	2,993 64	16,054 45	3,638 28	2,161 51	83,357 78	.24	5·43	9·50	·75	4·16	·94	·56	21·58
Mars.	394,737	939 53	22,454 39	37,895 32	1,022 73	10,810 21	720 01	762 98	74,605 17	·23	5·69	9·60	·26	2·74	·18	·19	18·89
Avril.	408,900	914 83	22,377 35	35,558 53	1,936 14	11,115 34	1,075 17	1,241 19	74,218 55	·22	5·48	8·70	·47	2·72	·26	·30	18·15
Mai..	389,573	979 49	22,117 50	30,889 45	1,657 16	10,796 72	1,062 59	59 51	67,562 42	·25	5·68	7·92	·43	2·77	·27	·02	17·34
Juin..	382,766	1,109 98	22,096 01	29,813 52	1,158 05	13,311 66	452 61	384 72	68,326 55	·29	5·77	7·79	·30	3·48	·12	·10	17·85
Totaux.	4,714,661	11,573 95	264,604 16	408,861 78	28,224 41	230,257 00	31,694 62	18,585 47	993,801 39	·25	5·62	8·68	·59	4·88	·67	·39	21·08

J. SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT GÉNÉRAL des dépenses de la division mécanique, pour l'année terminée le 30 juin 1896.

Nombre de milles parcourus par les trains	3,842,502
do do locomotives	4,714,661
do do wagons	43,005,684
do do chasse-neige	67,794
	$ cts.
Frais de traction	993,801 39
Coût des réparations aux wagons :	$ cts.
Réparations aux voitures à voyageurs	65,534 61
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage	19,133 07
do wagons à marchandises et fourgons	205,191 64
do chasse-neige et flangers	6,176 41
Huile et chiffons	15,098 59
	311,134 32
	$ cts.
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains	25 86
do do do locomotives	21 08
do do do wagons	2 31
	$ cts.
Coût des réparations aux wagons et chasse-neige par 100 milles parcourus par les trains	7 70
do do do do locomotives	6 28
do do do do wagons et chasse-neige	0 69
	$ cts.
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	0 39
do do do do locomotives	0 32
do do do do wagons et chasse-neige	0 03
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par eux :	$ cts.
Wagons à voyageurs	1 14
do poste, à messageries et à bagage	0 63
do à marchandises et fourgons	0 59
Chasse-neige et flangers	9 11

JOHN SUTTON,
Comptable de la division mécanique.

MONCTON, 30 juin 1896.

TABLEAU DES ACCIDENTS

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1895.						
2 juillet..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5 do ..	11.00	Spécial..	Equipe	W. F. Fergusson.....	E. Kean.....	114
6 do ..	16.30	do ..	Marchandises	E. Herrett	P. Fraser.....	19
9 do ..	8.00	16	do	J. B. Pollock	Geo. Feetham.	78
9 do ..	17.05	22	Omnibus	D. McIntosh.....	J. H. Campbell.....	41
10 do ..	7.00	Spécial..	Marchandises.....	Alph. Gamache.	W. F. Duncan.....	176
11 do ..	22.25	43	do	R. W. Orchard.....	E. B. Price.....	30
12 do ..	16.30	Spécial..	Equipe.	E. Crowe.....	T. Hennessy.....	124
17 do ..	12.10	25	Express..	C. J. Rhodes.....	Geo. Kentley.....	161
18 do ..	10.00	24	Marchandises.....	Geo. C. Keys.	P. Peterson.....	40
26 do ..	2.15	Spécial..	do	J. R. Fisher...	F. H. Moore	205
1er août ..	19.05	.....	Machine lège.....	.....	J. J. Fergusson.....	112
2 do ..	24.30	.....	.....	.....	.....	.....
7 do ..	8.05	83	Omnibus	John Berry.	Jas. McAuley... ..	56
7 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 do ..	22.15	.....	Garage	.....	W. A. Lovitt	93
28 do ..	5.20	Spécial..	Marchandises.....	B. McLellan.....	W. Appleton.....	110
30 do ..	6.10	do ..	Equipe	C. A. Atkinson.....	W. F. Smallwood....	178
2 sept. ..	14.10	Spécial..	do	B. McLellan	J. Stockall..... ...	43
10 do ..	10.00	.....	Garage	.....	H. Como.	191
11 do ..	20.15	Spécial..	Marchandises.....	J. R. Fisher	J. McLellan..	40
12 do ..	17.35	98	Express "ch.def.D.A."	D. Muir	J. Leitch.	12
13 do ..	20.00	.....	Garage..	....	J. Phinney.....	166
26 do ..	16.10	Spécial..	Equipe	C. A. Atkinson.....	W. F. Smallwood...	80
3 oct. ..	11.17	33	Express...	Is. Couturier..... .	Ed. Parsons.....	125
4 do ..	8.00	Spécial..	Equipe	C. A. Atkinson.....	W. F. Smallwood. .	80
6 do ..	3.25	39	Marchandises.....	H. Barreau	W. H. Anderson....	141
18 do ..	13.30	.....	Garage	.....	A. McDonald.....	19
22 do ..	18.35	48	Omnibus.	M. Marchessault	Geo. Findley.....	193

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
SS. *St. Pierre*, Traverse du détroit de Canso.	— Barclay.....	Voyageur...	Avarie au steamer.....	Légèrem. blessé.	
Bartibogue.....	Jos. Arsenault..	Employé...	En chargeant des traverses.	Blessé à la main.	
Conn's-Mill's....	Chas. Whooten..	do ..	Glissa et tomba en descendant de la locomotive.	Blessé à la figure	
Stewiacke	P. Sutherland ..	do ..	Glissa en attelant des wag..	Blessé à la chev.	
Près New-Glasgow.	Alln. McEachran	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie.....	Fatal	Mort accidentelle.
St-Octave.....	Alph. Gamache.	Employé ...	En garant	Blessé à la jambe	
Mill Stream	Jos. Tynan, sauvage.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un wagon fermé sur lequel il se trouvait en cachette.	Grièvem. blessé.	
Bible-Hill	Thos. Crockett..	Employé ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Près Dorchester.	A. Stiles... ..	do ..	Se tenant près de la voie, le train n° 25 heurta un levier à pied de biche qui le frappa.	Grièvem. blessé.	
Sackville..	J. V. McDonald.	do ..	En déchargeant du fer.....	Blessé à l'orteil..	
Jonct'n Windsor	J. Halliday.....	do ..	Un réservoir de gazoline fit explosion.	Figure et mains brûlées.	
Près New-Glasgow.	Chas. Muse, sauvage.	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie....	Fatal	do
Petit-Métis.....	Jos. Nadeau....	do ..	Tombé dans un ponceau....	do	do
Sackville.	W. R. Edwards.	Employé ...	En dételant la locomotive des wagons.	Blessé au pouce.	
Truro	E. Johnston	do ..	En manipul. des marchand.	Blessé au pied...	
Richmond.....	J. Currie.....	do ..	Jeté à bas du wagon en déraillant.	Blessé au dos et aux épaules.	
Jonct'n Windsor	R. McDonald...	do ..	Tombé en garant	Blessé à la main.	
Fosse à ballast, Gde-Rivière.	Wm. Ford.....	do ..	En chargeant du ballast, la terre s'éboula.	Grièvem. blessé.	
Fosse à ballast, Jonc. Windsor	Geo. Sullivan. ..	do ..	En attelant	Blessé à la main.	
St-Jean.....	J. Budd.....	do ..	do	do do ..	
Près Riv.-Ouest.	Hy. Morrison...	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un convoi sur lequel il se trouvait caché.	Fatal..... ..	do
Prince's - Lodge, Halifax.	L. Foote.....	Voyageur...	Tomba par la porte du wagon à bagages.	Jambe cassée. ..	
Truro.....	Len. Murray....	Employé ...	En tournant l'aiguille de garage.	Blessé à la main.	
1¼ m. O. de New-Castle.	Thos. Murphy..	do ..	En chargeant de la pierre..	Blessé au doigt.	
Jonct'n Harlaka.	Pierre Dorion...	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de sauter sur convoi en mouvement.	Fatal.....	do
2 miles E. de Red Pine.	J. P. Lavigne...	Employé ...	En chargeant du bois	Blessé au dos et à la poitrine.	
New-Castle.	J. Black.....	do ..	Frappé par un anneau d'attelage que le conducteur essayait de jeter sur le tender.	Légèrem. blessé à la tête.	
Pictou	C. E. Graham ..	do ..	En attelant...	Blessé à la main.	
St-Valier.....	Laurent Bosse...	Voyageur...	Tomba d'un conv. en mouv.	Fatal.....	do

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1895.						
4 nov. ..	7.00	Spécial..	Marchandises	H. D. Fraser	M. White	135
5 do ..	10.17	3	Express	D. McQuarry	R. Carr	61
7 do ..	14.00	24	Marchandises	J. Buchanan	R. Wilson	180
7 do ..	15.00	.....	.....	.....	.....	.....
8 do ..	3.40	Spécial..	Marchandises	L. Bélanger	A. Matthews	183
14 do ..	17.30	.....	Machine lège	.....	W. F. Duncan	209
16 do ..	9.20	5	Marchandises	R. A. Rainnie	J. J. Irvine	115
18 do ..	8.55	Spécial..	do	H. D. Fraser	L. Starratt	146
20 do ..	15·00	do ..	do	J. Buchanan	L. Starratt	146
22 do ..	9·00	do ..	do	do	P. O. Toole	135
30 do ..	16·00	.....	.....	.....	.....	.....
5 déc. ..	15·30	Spécial..	Marchandises	J. Buchanan	J. McLellan	114
20 do ..	12·00	6	do	R. A. Rainnie	J. J. Irvine	115
25 do ..	1·50	Spécial..	do	J. L. Chisholm	J. Dean	9
1896.						
10 janv. ..	9·45	do ..	do	G. C. Keys	P. Peterson	79
16 do ..	6·00	.....	Garage	.....	F, Cloutier	120
25 do ..	15·40	Spécial..	Marchandises	H. McDorman	H. Stewart	7
8. fév. ..	14·40	do ..	do	S. Bernier	T. Matheson	176
17 do ..	7·20	.....	Garage	.....	T. O'Brien	127
21 do ..	11·13	59	Omnibus	E. S. Vye	A. McCabe	60
26 do ..	13·00	Spécial..	Marchandises	J. Buchanan	J. McLellan	9
28 do ..	10·30	do ..	do	T. C. Ayer	D. Taylor P. McKenna	182 25
13 mars ..	13·50	.....	Garage	.....	Jas. Cole	127
14 do ..	24·30	Spécial..	Marchandises	J. Paradis	G. Lamothe	38
18 do ..	11·50	do ..	do	J. Pollock	P. Peterson	79
26 do ..	16·30	.....	Garage	.....	Geo. Currie	121
27 do ..	16·40	33	Express	M. Letarte	E. Parsons C. E. Sawyer	157 36
5 avril ..	9·40	Spécial..	Poste	Thos. Guinan	Wm. Lovitt	130
11 do ..	15·46	25	Express	Jas. Millican	H. Tait	164
13 do ..	7·30	56	Marchandises	J. Holmes	A. Dunbar	107
16 do ..	14·40	35	Omnibus	J. T. McGinn	A. Donald	139
22 do ..	15·10	Spécial..	Equipe	W. Power	N. McMullen	144
27 do ..	18·00	do ..	Marchandises	J. Buchanan	A. McDonald	115
6 mai ..	10·10	.....	Machine lège	.....	A. Probert	35
6 do ..	19·50	Spécial..	Marchandises	J. R. Fisher	J. G. McDonald	128

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Jtn. Spring-Hill.	E. Mattatal.....	Employé ...	Tomba à travers le panneau de la voie sur chevalets en essayant de monter sur un wagon.	Blessé au dos et à la poitrine.	
Torryburn.....	L. E. Deforrest..	Voyageur...	Essaya de sauter sur un convoi en marche.	Jambe cassée....	
Jonction Oxford.	R. Doyle.....	Employé ...	En déchargeant des march.	Blessé au pied ..	
Pont Red-Pine	Thos. Sefton....	do	En chargeant une poutre de pont sur un wagon.	do ..	
	E. Steeves.....	do		Bras cassé .. .	
Saint-Moïse.....	A. Deschamplain	do ..	En dételant.....	Blessé au doigt..	
Sainte-Flavie....	Alfd. Malcomber	do ..	En prenant du charbon....	do ..	
Petitcodiac.....	Wm. McManus.	do ..	En attelant	Blessé à la main.	
1 mile à l'ouest de Greenville.	F. Fowlie.	do ..	En ouvrant la soupape du frein entre les voitures.	Blessé à la jambe	
Terminus en eau prof. Halifax.	E. Crowe.....	do ..	En attelant la loc. au wag. la barre d'attelage lui tomba sur le pied.	Blessé à l'orteil..	
Richmond	S. Thomas.....	do ..	Tombé d'un wag. en marche	Entorse, poignet.	
Moncton.....	J. Strong.....	do ..	En allumant la lampe du sémaphore le poteau se brisa	Blessé à l'épaule.	
Jonc. Spring-Hill	J. D. McDonald.	do ..	En attelant la loc. au wag..	Blessé à la main.	
Rothesay. ...	Geo. Boyce.....	do ..	Sauta d'un convoi en marche	do jambe.	
Bedford.....	C. Doyle.	do ..	En attelant la loc. au wag. glissa de la locomotive.	Grièvement blessé.	
Jonction Ferrona	J. D. McDonald	do ..	En attelant	Blessé au pouce..	
Chaudière.....	H. Camiré	do ..	do	Blessé au bras.	
New-Glasgow, traverse de la rue George.	Mr. Douglass.	Ni l'un ni l'autre..	En se promen't en traîneau ils frappèrent la dernière voit. d'un train qui entrait à New-Glasgow.	Légèrem't blessé.	
	Miss McGregor.			do ..	
Amqui.....	H. Ouellette....	Employé ...	Essaya de sauter sur un convoi en mouvement.	Fatal	Mort accidentelle.
Rue North, H'fax	Jno. Morley....	do ..	En attelant	Bles. à la poitrine	
Newcastle.....	P. Bannister....	do ..	En tournant l'aiguille la lampe lui tomba sur la tête	Coupure à la tête.	
Jonction Ferrona	Jno. McLellan..	do ..	Essaya de sauter sur un convoi eu mouvement.	Blessé à la tête et au dos.	
Campbellton....	Geo. Crowser....	do ..	En attelant des locomotives.	Blessé au pied ..	
Moncton.....	Wm. Lochart...	do .	En aidant à remettre un wagon sur la voie.	Main écrasée....	
Rimouski. ...	Alph. Roy	do ..	Le train partit pendant qu'il huilait le chasse-neige.	Fatal	do
Stellarton.....	Angus Chisholm	do ..	En attelant	Blessé au doigt..	
Voie latér. de la filat. coton, Hfx	Thos. Hinch....	do ..	En garant tomba en bas d'un wagon fermé.	Fatal	Pas d'enquête.
1½ mille à l'est de Lévis.	Xavier Dumas..	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie ...	do	Mort accidentelle.
	Pierre Ruel.....	do	do	Grièvement blessé.	
Truro	Graham Logan, sourd-muet ...	do	do	Fatal	do
Près Cold-Brook.	J. Stephenson ..	do	Traversant la voie en voiture	do	do
	Robt. Carson...	do	do do ..	do	do
	Allan Carson...	do	do do ..	Grièvem't blessé.	
Antigonish	McDonald	do ...	Marchant sur la voie .	Blessé à l'épaule.	
Jon. de Chatham	F. Dickson	Employé ...	En chargeant du bagage...	Blessé au pied...	
West Bay Road.	Rory McNeil...	do ..	En chargeant des traverses.	Blessé au bras ..	
Près Glengarry..	B. Ripley.	do ..	Tomba en essayant de monter sur un conv. en marche	Blessé à la figure et au poignet.	
Près Loch Broom	John Sark (Ind.)	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie	Fatal	do
Stellarton	Mrs. Daley.....	do	Travers. la voie dans la cour	do	do

CHEMIN DE FER

RELEVÉ des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1895.						
9 mai ...	9·18	25	Express.....	J. Millican.....	S. Trider.....	199
12 do ...	9·00	Spécial..	Marchandises.....	M. C. Daley.....	J. Stewart, jr.	146
12 do ...	.....	.....	....	....	.....	.....
14 do ...	12·20	27	Express.....	W. Foster.....	A. Sutherland	7
27 do ...	21·15	Spécial..	Marchandises.....	Jno. Henderson.....	E. Rushton.....	135
28 do ...	5·00	.....	Garage..... ..	J. Caudle.....	J. H. Phinney.....	122
29 do ...	18·00	23	Marchandises.....	T. W. Johnson.....	R. Kennedy.....	180
1er juin...	10·00	Spécial..	do	J. Pollock.....	P. Peterson.....	115
4 do ...	23·40	48	Omnibus.....	L. Proulx.....	Geo. Cameron	2
12 do ...	8·37	46	do	B. Walker	A. Shickle.....	104
16 do ...	9·40	29	do	J. McFadzer.....	J. H. Moore.....	21
23 do ...	16·39	45	Express.....	A. Bouchard.....	H. A. Turner.....	151
27 do ...	10·45	Pilote..	Marchandises.....	T. Laliberté.....	L. Dutil..	116

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Fin.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du jury du coroner.
Debert	McCully	Ni l'un ni l'autre.	En traversant la voie en voiture.	Très légèrement blessé.	
	McCully	do	do do	do do	
Jonct. de Spring-Hill.	J. Stockford	Employé	En dételant la locomotive des wagons.	Blessé à la main.	
Près de Rimouski	Jos. Pratte	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sans connaissance le long de la voie.	Figure meurtrie.	
Pictou	Jno. McKinnon.	Employé	En dételant des wagons	Blessé à la main.	
Jonc. de Spr.-Hill	Chas. Green	do	do do	do	
Bible Hill, fosse à gravier.	J. H. Phinney	do	En garant, fut frappé par le convoi n° 16.	Blessé à la tête	
Jonct. de Painsec	H. Murray	do	Sauta à bas d'un convoi en mouvement.	Entorse à la cheville du pied	
Stellarton	F. Fowlie	do	En atelant des wagons	Blessé à la main.	
Près de l'Ancien ch. du Lac.	C. Lemieux	Ni l'un ni l'autre.	Essaya de monter sur un convoi en mouvement.	Fatal	Pas d'enquête.
Jonc. St-Charles	Alph. Dionne	Employé	En garant.		
Chemin Dorchester.	John Casey	Voyageur	Frappé par le convoi pendant qu'il était assis sur le bord du quai.	Blessé au pied. Blessé à la tête	
Saint-Arsène	H. C. Kennedy.	Ni l'un ni l'..	Travers. la voie en voiture.	Fatal	do
Levis, "Quai de Beaulieu."	H. Bernier	Employé	Tombé en dételant des wag.	Jambe écrasée	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1896 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis, maintenant appelée la Compagnie de chemin de fer de Dominion-Atlantic, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation dans la part qui revient à l'Etat, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1894–95	$39,077 64
En 1895–96	36,561 83
	$ 2,515 81

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont diminué de sept cents dollars, et celles provenant du mouvement des marchandises de dix-huit cents dollars.

Les dépenses d'entretien ont augmenté comme suit :—

En 1895–96	$16,476 46
En 1894–95	14,641 07
	$ 1,336 39

Ces dépenses résultent de ce que l'on a posé de nouvelles lisses d'acier sur une partie de la voie.

Les recettes et les dépenses se comparent comme suit :—

Recettes	$36,561 83
Dépenses	16 476 46
	$20,085 37

Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits, et la voie et les constructions sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 16 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'embranchement Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

VOIE.

Sur deux milles on a remplacé les vieux rails d'acier de 4 pouces par des rails d'acier de 4½ pouces pesant 56 livres à la verge.

On a posé 2,000 pieds de ces rails d'acier dans la cour à Windsor, à la place de la même quantité de vieux rails de fer.

On a fourni deux nouveaux rails de croisement en acier, un dans la cour à Windsor et l'autre à la jonction de Windsor.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'année 13,212 traverses ordinaires et trois groupes de traverses de croisement.

CLÔTURES.

On a posé deux cent soixante-seize perches de clôture en fil métallique barbelé et à treillis aux endroits où il n'y avait pas encore de clôtures.

On a fait des réparations considérables aux clôtures déjà existantes.

QUAIS ET CHEVALETS.

Des réparations considérables ont été faites au quai à Windsor, qui avait été endommagé par la glace, et qui avait besoin d'être mis en très bon état pour faciliter les expéditions considérables de plâtre qui se font maintenant à cet endroit.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

A Windsor on a fait des réparations considérables à la gare et au hangar aux marchandises.

On a construit des plates-formes à Stillwater, Three-Mile-Plains, et Sainte-Croix.

A Newport, on a partiellement renouvelé la plate-forme.

A Beaver Bank, on a renouvelé la plate-forme aux marchandises.

PONTS ET PONCEAUX.

La maçonnerie aux ponts de Sackville et Jordans a été complètement examinée, réparée et jointoyée.

Deux groupes de fosses garde-bestiaux ont été renouvelés.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Tous les hangars aux marchandises, les remises aux outils, les parcs à bestiaux et les abords des traverses publiques ont été examinés, réparés et blanchis à la chaux.

A Newport on a jugé nécessaire d'augmenter le service de l'eau et pour cela on a posé 1,000 pieds de conduites en fonte de 4 pouces pour relier l'ancien service au nouveau. Le vieux réservoir a été nettoyé et réparé et l'on a maintenant un approvisionnement d'eau satisfaisant.

A Mount-Uniacke, le vieux réservoir a été élevé de 16 pouces et la cuve réparée.

La voie sur cet embranchement est en bon état sur toute sa longueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Gérant général des chemins de fer de l'Etat.
Moncton.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin '96.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin '96.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
14,640 97	Entretien de la voie et des travaux d'art, relevé n° 1.	16,476 46	13,581 18	Voyageurs	12,878 28
			24,348 30	Marchandises	22,528 03
24,437 57	Solde	20,085 37	1,148 16	Malles	1,155 52
39,077 64		36,561 83	39,077 64		36,561 83

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
7,823 83	Réparations à la voie	7,396 05
1,139 28	Rails et attaches	3,869 15
2,848 80	Traverses	2,696 20
64 46	Ponts	47 20
79 83	Signaux	28 07
1 20	Cadenas d'aiguilles	.....
35 40	Ponceaux et fosses-bestiaux	3 58
35 50	Quai à Windsor	541 61
640 60	Bâtiments et plates-formes	543 30
72 46	Wagonets de tournée et wagonets à bras	5 12
439 66	Chasse-neige et *flangers*	346 81
212 37	Outillage et réparations	145 13
320 76	Clôturage	433 13
912 41	Bureau du comptable et dépenses	408 95
13 51	Divers	12 16
14,640 07		16,476 46

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL, exercice terminé le 30 juin 1896. AV.

1896.		$ c.	1896.		$ c.
30 juin ...	Compte des vieux rails.....	10,729 88	30 juin ...	Compte fédéral.....	11,640 53
	Département du matériel.....	910 65			
		11,640 53			11,640 53

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT MENSUEL DES RECETTES—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Malles.	Marchandises.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1895—Juillet.....	1,608 82	96 91	1,557 24	3,262 97
Août.....	2,052 32	96 91	1,799 97	3,949 20
Septembre.....	1,654 22	96 90	2,250 26	4,001 38
Octobre.....	1,147 81	96 91	2,800 20	4,044 92
Novembre.....	888 92	96 91	2,726 60	3,712 43
Décembre.....	898 02	96 90	1,994 52	2,989 44
1896—Janvier.....	615 78	95 68	1,868 41	2,579 87
Février.....	554 67	95 68	1,642 95	2,293 30
Mars.....	660 69	95 68	1,445 93	2,202 30
Avril.....	737 15	95 68	1,451 90	2,284 73
Mai.....	874 47	95 68	1,586 53	2,556 68
Juin.....	1,185 41	95 68	1,403 52	2,684 61
	12,878 28	1,155 52	22,528 03	36,561 83

E. et O. E.

THOS. WILLIAMS,
Comptable-chef et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1896.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT,
MONCTON, N.-B., 28 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1896.

Je joins à ce rapport celui du surintendant et des relevés de divers comptes.

La longueur de la ligne est la même que l'an dernier, 210 milles.

Il n'y a pas eu de dépenses pour le compte du capital, le coût total du chemin de fer le 30 juin 1896 étant de $3,750,565.38.

Les frais d'exploitation pendant l'année ont été de....	$225,138 56
Les recettes brutes de.....	146,476 54
	$78,662 02

Comparés à l'exercice précédent, il y a diminution dans les frais d'exploitation de $7,766.63, et dans les recettes une diminution de $3,178.24.

La diminution des recettes a surtout porté sur le mouvement du trafic, qui a diminué de $2,669.19.

Le poids des marchandises transportées a diminué de 1,930 tonnes, et cette diminution provient des pommes de terre et autres racines.

Les recettes provenant du mouvement des voyageurs ont augmenté de $118.75, bien que le nombre des voyageurs ait diminué de 2,503.

On a continué le renouvellement de la voie en rails d'acier, et douze milles et trois quarts de voie ont été renouvelés; les rails de fer pesant quarante livres à la verge ont été remplacés par de nouveaux rails d'acier pesant cinquante livres à la verge.

Un pont en bois de quarante-quatre pieds de travée a été démoli et remplacé par un pont en acier.

On a posé sur la voie une balance pour peser les wagons.

Toutes ces améliorations ont été portées au compte des frais d'exploitation.

On a fait les réparations et renouvellements nécessaires, et le chemin de fer ainsi que le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,
BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 22 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1897.

Je joins au présent rapport les états suivants préparés par le comptable et auditeur :—

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Compte des recettes.	
3.	Frais de traction.	
4.	Dépenses des wagons.	(Relevé n° 1.)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(do 2.)
6.	Dépenses de gares.	(do 3.)
7.	Frais généraux.	(do 4.)
8.	Compte général du menu matériel.	(do 5.)
9.	Bilan général.	
10.	Etat comparatif des moyennes.	
A.	Etat mensuel des frais de traction.	
B.	Etat de service et de la consommation de locomotives.	
C.	Etat mensuel du service des wagons.	
D.	Etat du nombre des locomotives, wagons, chasse-neige et flangers.	
E.	Etat comparatif des dépenses de la division mécanique.	

La longueur du chemin en exploitation durant l'exercice a été la même que l'année dernière, savoir, 210 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1895, à.....	$3,750,565 38
Aucune audition n'ayant été faite durant l'année, les déboursés, le 30 juin 1896, restent au même chiffre que pendant l'exercice précédent.	3,750,565 38

COMPTES DES RECETTES.

Le mouvement des marchandises durant l'année n'a pas été satisfaisant. Il n'y a eu virtuellement aucun marché pour les pommes de terre, et très peu de demandes d'avoine. L'extension rapide de l'industrie laitière dans la province aura pour résultat de diminuer l'exportation des produits des fermes, et aura aussi un effet dommageable sur notre trafic.

Comparaison des recettes et des frais et emplois d'argent pour l'exercice :—

Frais et emplois d'argent.....	$146,476 54
Recettes.....	225,138 56
	$ 78,662, 02

Comparaison des recettes des deux derniers exercices :—

En 1895–96	$146,476 54
1894–95	149,654 78
	$ 3,178 24

Comparaison des recettes du service des voyageurs :—

En 1895–96	$ 62,358 12
1894–95	62,239 37
	$ 118 75

Comparaison des recettes du service des marchandises :—

En 1895–96	$ 65,391 92
1894–95	68,061 11
	$ 2,669 19

Comparaison des recettes du service des malles et d'autres sources :—

En 1895–96	$ 18,726 50
1894–95	19,354 30
	$ 627 80

Comparaison du nombre des voyageurs transportés :—

En 1895–96	122,586
1894–95	125,089
	2,503

Comparaison du poids des marchandises transportées :—

	Tonnes.
En 1895–96	46,395
1894–95	48,325
	1,930

FRAIS ET EMPLOI D'ARGENT.

Les frais d'exploitation ont été de $7,766.63 de moins que pour l'année précédente.

Comparaison des frais et emplois d'argent des deux derniers exercices :—

En 1895–96	$225,138 56
1894–95	232,905 19
	$ 7,766 63

Comparaisons avec l'exercice précédent :—

Par mille parcouru par les locomotives—

	Cents.
En 1895-96	59·38
1894-95	70·43

Par mille parcouru par les trains—

En 1895-96	91·60
1894-95	95·35

Par mille de chemin de fer—

En 1895-96	$1,072 09
1894-95	1,109 07

VOIE.

Dans le cours de l'exercice douze milles et trois quarts de voie ont été renouvelés en rails d'acier, 1,000 tonnes ayant été employées pour cela. Un mille de rails neufs a été posé à Mount-Stewart, et 11¾ milles entre Coleman et Piusville. A la fin de l'exercice 126½ milles de voie ont été renouvelés en rails d'acier.

Une nouvelle balance sur la voie a été posée à Alberton et les fondations de la balance à Charlottetown ont été reconstruites.

TRAVERSES.

On a renouvelé dans le cours de l'exercice 73,000 traverses ordinaires, et 2,500 vieilles traverses ont été employées dans les cours et les voies d'évitement ; on a renouvelé 34 groupes de traverses d'aiguilles et 30 heurtoirs avec leurs cadres.

BALLASTAGE.

On a ditribué sur la voie pendant l'exercice 12,212 verges cubes de ballast.

CLOTURES.

On a construit durant l'année 37,123 pieds de clôture en fil à treillis et 26,200 pieds de clôture en fil barbelé pour remplacer 12 milles de vieilles clôtures. On a reconstruit 10,385 pieds et réparé 1,129 pieds de clôtures paraneiges. Cent vieilles barrières de fil à treillis.

PONTS ET PONCEAUX.

Une pile a été posée sous la travée centrale du pont à Peekes ; aussi un nouveau tablier.

Le vieux pont en bois à St. Peter's a été remplacé par un pont en acier de 44 pieds, avec nouveau tablier. Deux nouvelles longrines ont été posées au pont à l'ouest de Bradalbane, et un nouveau tablier.

Seize nouvelles poutres ont été posées aux ponts de Midgell et Marie. Une des deux arches dans le mur d'appui à Charlottetown a été fermée, et deux nouvelles longrines posées dans l'autre ; on a aussi posé un nouveau tablier.

Plusieurs autres ponts ont subi les réparations nécessaires.

On a reconstruit 30 fosses garde-bestiaux et huit ponceaux en bois.

On a reconstruit le ponceau en pierre emporté par une crue du printemps, sur l'embranchement du Cap Traverse.

On a jointoyé en ciment 35 ponceaux en pierre.

BATIMENTS ET PLATES-FORMES.

La gare d'O'Leary a été élevée de 3 pieds et une fondation en bois posée en sous-œuvre. La plate-forme a été renouvelée; on a posé de nouveaux planchers dans le bureau et la salle d'attente; peinturé l'intérieur de la gare et renouvelé la couverture en bardeaux.

On a reconstruit le parc à bestiaux à O'Leary.

Le hangar au charbon à Tignish a été allongé de 40 pieds.

On a reconstruit la gare et la plate-forme à Harper.

On a reconstruit la gare et la plate-forme à Deblois.

A Saint-Louis on a reconstruit la gare et la plate-forme.

A Alma, on a reconstruit la gare et la plate-forme.

A Alberton on a renouvelé la plate-forme.

A Northam on a renouvelé la plate-forme.

A Cardigan on a renouvelé la plate-forme.

A Cemitery on a renouvelé la plate-forme.

Un côté du toit de la gare de Port-Hill a été recouvert en bardeaux.

Un côté du toit du hangar aux marchandises à Summerside a été recouvert en bardeaux.

Un nouveau toit en goudron et en graviers a été posé sur la gare aux marchandises à Bradalbane, et le logement a subi les réparations nécessaires et l'intérieur a été peinturé.

La maison de fer à Charlottetown a été élevée, les fondations renouvelées et d'autres réparations nécessaires ont été faites au bâtiment.

Le toit de l'atelier des forgerons a été recouvert en bardeaux.

Un nouveau plancher en bois a été posé dans l'atelier des menuisiers.

Le toit de l'entrepôt sur le quai de Georgetown a été recouvert en bardeaux, 45 milles bardeaux ayant été employés pour cela.

A Saint-Peter on a recouvert à neuf en bardeaux le toit du hangar à charbon.

Un nouveau plancher en bois a été posé dans l'entrepôt sur le quai de Souris. Le bureau dans le même bâtiment a été lambrissé et on y a posé un plancher neuf.

On a recouvert à neuf en bardeaux le toit du hangar à charbon à Mount-Stewart.

QUAIS.

Pour réparer le quai de Summerside on a employé 100 tonnes de bois de service, 30,000 pieds de planches de pruche, 100 tonnes de pierre, 10 pilots de 40 pieds de long, 25 charges de wagons de ballast, et 6 charges de wagons de fascines.

Pour réparer le quai à Charlottetown, on a employé 3,000 pieds de planches de pruche, 10 tonnes de bois de service et 25 tonnes de pierre.

Pour réparer le quai à Souris on a employé 200 tonnes de pierre, 15 tonnes de bois de service et 10 wagons de ballast.

Le quai de Georgetown a subi les réparations nécessaires, qui ont pris 25 tonnes de pierre et 2 wagons de fascines.

MATÉRIEL ROULANT.

Voici un résumé des principaux ouvrages faits dans les ateliers dans le cours de l'année.

Réparations de locomotives.

Neuf locomotives ont subi des réparations générales et six des réparations spécifiques, les pièces suivantes étant fournies :—1 essieu moteur, 12 bandages, 4 boutons de manivelle, 2 pistons, 4 glissières, 3 secteurs, 3 leviers de renversement, 1 graisseur automatique, 1 marchepied en fonte, 2 cabs, 250 tubes, 3 cadres de tender, 6 trains de tender, 6 chasse-pierre et 6 cheminées.

Quinze chaudières ont été éprouvées, 5 foyers rapiécés, 200 tubes réparés, 5 réservoirs d'eau rapiécés, et on a augmenté la capacité de trois réservoirs de tender.

Réparations de wagons.

On a reconstruit un wagon à bagage et postal, un chasse-neige et un flanger.

Quatre voitures de première classe ont subi des réparations complètes. Dans trois de ces voitures on a posé de nouveaux appareils de chauffage, fourni de nouveaux dossiers de siège, et on les a tapissé de nouveau.

Deux voitures de première classe ont subi des réparations générales, de nouveaux trains ont été posés, et les sièges ont été tapissés de nouveau.

Six voitures de seconde classe ont subi des réparations générales, et on a posé de nouveaux trains sous deux de ces voitures.

Onze wagons fermés et 20 wagons plates-formes ont subi des réparations générales, on a renouvelé le dessus de 6 wagons fermés, et on a reconstruit 20 chariots de wagons aux marchandises.

On a fait beaucoup d'ouvrage pour les divisions de la voie et du transport.

Ateliers des peintres.

Huit locomotives, 3 voitures de 1re classe, 1 voiture de 2e classe et 3 wagons-poste ont été peinturés et vernis.

Deux locomotives, 4 voitures de 1re classe, 7 voitures de 2e classe et 2 wagons-poste ont été nettoyés et vernis.

On a peinturé 54 wagons plates-formes, 2 chasse-neige et 2 flangers; et aussi dix cadres d'aiguilles.

Ateliers des forgerons.

On a fait dans ces ateliers tous les ouvrages en fer nécessaires aux réparations de locomotives et à la reconstruction et aux réparations des wagons, chasse-neige et flangers, outre une quantité considérable d'ouvrages pour les divisions de la voie et du trafic.

Fonderie de laiton.

Production durant l'année: 2,750 livres de coussinets, 2,266 livres de fontes de laiton et 200 pièces de zinc pour batterie.

Toutes les voitures à voyageurs ont été munies de boyaux pneumatiques d'attelage faits sous la direction du contre-maître de la division mécanique, qui fait rapport qu'ils ont donné satisfaction complète.

MENU MATÉRIEL.

Le 30 juin 1896, la valeur du menu matériel en magasin était comme suit:—

Menu matériel en général	$43,287 31
Combustible	7,111 44
Rails et attaches	61,467 14
Vieux matériaux en état de service	3,362 14
	$115,228 03

Dans le cours de l'année on a acheté du menu matériel pour une valeur de $89,159.04.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Le matériel roulant, la voie et les bâtiments ont été maintenus en bon état.

Je vous envoie un relevé des accidents qui ont eu lieu sur le chemin de fer dans le cours de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. McDONALD,

Surintendant.

M. D. POTTINGER,
Administrateur général des chemins de fer de l'Etat,
Moncton, N.-B.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

		$ c.			$ c.
1895.			1895.		
30 juin.	Coût du chemin et équipement jusqu'à cette date ..	3,750,565 38	30 juin.	Reçu du gouvernement fédéral	3,750,565 38
1896.					
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1896.	.....	1896. 30 juin.	do do	.....
		3,750,565 38			3,750,565 38

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. COMPTE DU REVENU pour l'exercice clos le 30 juin 1896. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1896.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.	$ c.		$ c.
61,485 54	Frais de traction.....	54,165 88	62,239 37	Voyageurs	62,358 12
34,133 09	Dépenses des wagons.....	34,221 54	68,061 11	Marchandises.....	65,391 92
101,599 30	Entretien de la voie et des travaux d'art....	99,186 00	19,354 30	Malles et divers	18,726 50
26,548 71	Dépenses des gares.....	27,802 13	149,654 78	....Total des recettes....	146,476 54
9,138 55	Frais généraux	9,763 01	83,250 41	....Balance.....	78,662 02
232,905 19	....Totaux.....	225,138 56	232,905 19	....Totaux.....	225,138 56

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
845 63	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages	754 36
16,515 30	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	16,768 09
17,697 77	Combustible	13,355 93
2,436 64	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,203 22
21,442 08	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	19,329 96
1,294 37	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	617 62
1,253 75	Divers	1,136 70
61,485 54	Totaux	54,165 88

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des voitures et wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
6,959 55	Réparations aux voitures à voyageurs	9,397 04
2,734 28	do wagons-poste et à bagage	2,436 17
4,841 80	do wagons à marchandises et fourgons	3,858 18
2,481 96	do chasse-neige et *flangers*	863 63
13,419 46	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	14,076 57
537 84	Huile et chiffons pour garniture	517 61
2,409 21	Menus articles et combustible	2,368 04
748 99	Divers	704 30
34,133 09	Totaux	34,221 54

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1896.

10—6½*

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
293 27	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages....	296 84
30,843 88	Gages pour réparations de la chausée, des clôtures et sémaphores....	36,593 80
19,353 64	Rails, coussinets et carvelles....	17,671 86
19,028 67	Traverses....	24,540 34
7,217 67	Bois de constr. et de serv. pour réparat. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	8,109 78
2,216 91	Réparations aux quais....	1,904 31
8,199 10	do bâtiments et aux plates-formes....	7,078 24
877 49	do outils....	1,099 07
13,568 67	Enlèvement de la glace et de la neige....	2,491 76
101,599 30	.....Totaux....	99,186 00

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlettetown, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
19,636 02	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers....	20,999 74
6,912 69	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues....	6,802 39
26,548 71	.....Totaux....	27,802 13

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I. P.-E., 30 juin 1896.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1896.
$ c.		$ c.
3,497 25	Appointements du surintendant, des chefs de trains et des commis, frais de bureau et de voyages	3,836 86
4,553 49	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyages	4,765 63
627 23	Annonces	301 50
71 23	Indemnités (personnes, animaux et marchandises)	295 02
339 96	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	319 16
49 39	Divers	244 84
9,138 55	Totaux	9,763 01

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du matériel, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

1895.	Dt.	$ c.	$ c.
30 juin...	Report		106,791 62
1896.			
30 juin....	Achats durant l'exercice (rails compris)	89,159 04	
	Frais d'autres services	16,770 09	
	Bordereaux de paye	1,946 96	
			107,876 09
1896.	Av.		214,667 71
30 juin....	Distributions durant l'année		99,439 68
	Solde .... Matériel ordinaire $43,287 31; Combustible 7,111 44; Rails et attaches disponibles 61,467 14; Vieux matériel pouvant servir 3,362 14		115,228 03

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1896.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ c.		$ c.
Matériel en général	115,228 03	Compte général	114,814 37
Caisse	1,914 81	Assurance contre les accidents	3,000 33
Ministère des postes	4,153 50	Grand-livre de billets d'entier parcours	5,637 36
Stations	996 03		
Ministère de la milice	58 24		
Cie de télégraphe Anglo-Américaine	46 43		
Juge Weatherbie	30 00		
Sidney Grey	25 00		
Prolong. de ch. de fer, Charlottetown	812 83		
Embranchement de Belfast	187 19		
Total	123,452 06		123,452 06

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Détails.	1896.	1895.
Longueur de la ligne en exploitation	210	210
Milles parcourus par les locomotives	324,522	330,661
do do trains	245,766	244,249
do do wagons	1,225,772	1,197,529
Recettes par mille parcouru par les locomotives ... Centins	45·14	45·26
do de voie ... Dollars	697 51	712 64
Recettes provenant des voyageurs, pour-cent des recettes brutes	42·57	41·59
do des marchandises do	44·64	45·47
do d'autres sources do	12·79	12·94
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·16	4·99
Combustible	4·12	5·36
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·68	0·74
Réparations aux locomotives	5·96	6·48
Eau et réparations aux réservoirs	0·19	0·39
Divers	0·35	0·37
	16·46	18·33
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·23	0·26
Total ... Centins	16·69	18·59
Traction, par mille parcouru par les locomotives	16·69	18·59
Dépenses des wagons, par mille parcouru par les locomotives	10·54	10·33
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	30·57	30·72
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	8·57	8·03
Frais généraux	3·01	2·76
Total, par mille parcouru par les locomotives ... Centins	69·38	70·43
Traction, par mille parcouru par les trains	22·04	25·17
Dépenses des wagons do	13·92	13·97
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locomotives	40·36	41 59
Dépenses des stations, par mille parcouru par les locomotives	11·31	10·87
Frais généraux	3·97	3·75
Total, train-mille ... Centins	91·60	95·35
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Dollars	1,072 09	1,109 07

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1896.

A.—CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1895—Juillet	33,664	1,326 13	1,495 28	205 12	1,635 68	22 50
Août	31,572	1,378 11	1,224 28	211 79	1,378 21	41 27
Septembre	30,238	1,305 27	1,224 53	182 96	1,336 32	82 21
Octobre	30,331	1,309 67	1,187 72	502 69	1,405 69	2 53
Novembre	30,147	1,204 65	1,265 86	198 94	1,696 92	47 87
Décembre	20,912	1,227 40	1,032 89	161 69	1,787 23	219 45
1896—Janvier	22,827	1,373 56	1,119 10	173 97	1,690 51	13 55
Février	24,796	1,860 84	1,271 60	195 69	1,972 10	13 76
Mars	25,689	1,627 33	1,163 70	213 69	2,038 93	5 84
Avril	21,635	1,393 63	691 73	125 42	1,505 90	13 80
Mai	22,294	1,258 73	648 50	119 12	1,171 61	2 00
Juin	30,417	1,502 77	1,030 74	212 14	1,710 86	152 84
Totaux	324,522	16,768 09	13,355 93	2,203 22	19,329 96	617 62

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Conducteurs de locomotives et chauffeurs	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ c.	$ c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
123 74	4,808 45	3·94	4·44	0·60	4·86	0·07	0·37	14·28
99 72	4,333 38	4·36	3·88	0·67	4·36	0·13	0·32	13·72
109 98	4,241 27	4·32	4·05	0·60	4·42	0·27	0·36	14·02
199 63	4,307 93	4·32	3·92	0·67	4·63	.....	0·66	14·20
111 67	4,525 91	3·99	4·19	0·66	5·63	0·16	0·38	15·01
181 81	4,610 47	5·86	4·94	0·78	8·54	1·05	0·87	22·04
159 29	4,529 98	6·01	4·90	0·77	7·40	0·06	0·70	19·84
206 82	5,520 81	7·50	5·13	0·79	7·95	0·06	0·83	22·26
186 84	5,236 33	6·33	4·52	0·84	7·94	0·03	0·72	20·38
154 14	3,884 62	6·44	3·19	0·58	6·96	0·06	0·71	17·94
184 28	3,384 24	5·65	2·90	0·53	5·26	.....	0·83	15·17
173 14	4,782 49	4·94	3·39	0·69	5·63	0·50	0·57	15·72
1,891 06	54,165 88	5·16	4·12	0·68	5·96	0·19	0·58	16·69

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DIVISION

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Marchandises et omnibus.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Léges.	Pour les garages.	Total.
1895—Juillet	3,976	13,483	12,109	229	369	26,200	117	7,586	33,903
Août	3,949	12,691	11,566	2,524	.....	26,781	113	7,387	34,281
Septembre	3,710	11,964	11,068	3,348	234	26,614	184	6,873	33,671
Octobre	3,855	11,567	11,892	3,420	32	26,911	17	6,823	33,751
Novembre	3,223	10,207	12,914	321	.....	23,442	.....	7,056	30,498
Décembre	2,818	1,841	13,577	72	44	15,534	192	5,258	20,984
1896—Janvier	3,123	2,218	14,454	.....	22	16,694	16	6,117	22,827
Février	3,389	2,693	12,936	.....	2,978	18,607	216	5,973	24,796
Mars	3,546	3,431	14,171	.....	1,976	19,578	282	5,829	25,689
Avril	2,839	1,650	13,733	132	117	15,632	86	6,049	21,767
Mai	3,379	2,706	13,361	3,698	83	19,848	329	5,855	26,032
Juin	3,535	10,825	12,377	2,334	467	26,003	168	6,635	32,806
Totaux	41,342	85,276	154,158	16,078	6,322	261,844	1,720	77,441	341,005

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DU MATÉRIEL

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Parcours total.		Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
133,161	.....	5·15	18·52	3·92	14,136	2,564	275	634	41·69	7·56	·81	1·87
137,661	.....	5·14	8·68	4·15	14,116	2,760	337	650	41·00	7·48	·80	1·84
136,836	.....	5·18	9 07	4·06	14,072	2,444	247	625	42·08	7·26	·73	1·88
136,687	.....	5 08	8·75	4·03	14,226	2,706	234	729	42·00	8·01	·69	2·16
119,976	.....	5·11	10·47	3·93	13,949	2,404	231	601	45·70	7·88	·75	1·97
84,200	408	5·43	7·44	4·01	10,402	1,676	174	484	49·56	7·98	·83	2·30
77,347	3,308	4·60	7·31	3·39	11,208	1,956	169	594	49·05	8·56	·74	2·60
74,470	12,856	4·77	7·31	3·00	12,744	2,356	207	486	51·39	9·50	·83	1·96
94,167	2,848	5·35	7·21	3·66	11,651	2,534	267	544	45·35	9·74	1·04	2·12
87,078	.....	5·61	7·67	4·00	8,325	1,820	194	451	38·70	11·17	·89	2·07
124,407	.....	6·24	7·70	4·79	10,930	2,204	276	530	41·98	8·22	·88	2·03
128,841	.....	5·04	9·23	3·92	12,306	2,696	349	642	37·51	8·21	1·06	1·65
1,334,831	19,420	5·22	8·24	3·91	148,065	28,120	3,060	6,970	43·42	8·24	·91	2·04

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

C.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Voitures de 1re classe.	De 2e classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons plates-formes.	Total.
1895—Juillet	31,690	24,397	22,706	37,578	16,790	133,161
Août	27,556	22,789	23,099	35,521	28,696	137,661
Septembre	27,938	21,929	21,737	35,396	29,836	136,836
Octobre	23,831	22,667	21,573	39,448	29,168	136,687
Novembre	21,415	20,892	18,820	46,871	11,978	119,976
Décembre	16,406	15,026	14,211	31,990	6,567	84,200
1896—Janvier	17,282	15,804	13,468	24,854	5,939	77,347
Février	15,579	12,220	13,507	24,474	8,690	74,470
Mars	17,298	15,904	13,094	31,928	15,943	94,167
Avril	16,035	14,265	14,420	36,379	8,979	87,078
Mai	16,656	16,343	16,062	44,589	30,757	124,407
Juin	24,637	21,440	23,157	35,697	23,910	128,841
Total	256,323	223,676	213,854	424,725	217,253	1,334,831
Moins ballastage	.....	.....	13,109	700	85,250	99,059
Balance	256,323	223,676	199,745	424,025	132,003	1,235,772

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

D.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT indiquant le nombre de locomotives, et les diverses classes de wagons et autre matériel roulant, le 30 juin 1896.

—	Locomotives.	Classification des wagons.													Chasse-neige.	Flangers.	Total.
		1re classe.	2e classe.	1re classe, 2e classe et à bagage.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Poste et à bagage.	A bagage.	Wagon du payeur.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plates-formes.	Total.			
Dispon. le 30 juin 1895, prop. au service	20	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	5	13
do do condamnés	1	....	..	....	....	..	....	..	..	..	....	..	....	....	..	2	2
Total	21	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1895	1	....	..	....	....	..	....	..	..	..	....	..	....	....	..	2	2
do durant l'exercice	....	....	..	....	....	..	1	..	..	..	....	..	6	7	1	1	2
	1	....	..	....	....	..	1	..	..	..	....	..	6	7	1	3	4
Moins—Reconstruits	....	..	..	....	....	.	1	..	..	..	....	..	....	1	1	1	2
	1	....	..	....	....	..	....	..	..	..	..	..	6	6	..	2	2
Ajoutez, prop. au service et en réparat.	20	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	119	333	8	5	13
Total du matériel le 30 juin 1896	21	16	6	1	6	1	3	2	1	3	165	10	125	339	8	7	15

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

E.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DIVISION DU MATÉRIEL.

ÉTAT COMPARATIF des dépenses de la division du matériel pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

——	1896.	1895.
Milles parcourus par les convois	245,766	244,249
do locomotives	324,522	330,661
do wagons	1,235,772	1,197,529
do chasse-neige	19,420	21,158
	$ c.	$ c.
Frais de traction	54,165 88	61,485 54
Coût des réparations aux wagons	15,691 39	14,535 63
do do aux voitures à voyageurs	9,397 04	6,959 55
do do aux wagons-poste et fumoirs	2,436 17	2,734 28
do do aux wagons à marchandises et fourgons	3,858 18	4,841 80
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture	517 61	537 84
do des réparations aux chasse-neige et *flangers*	863 63	2,481 96
	$ c.	$ c.
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les convois	22 04	25 17
do do do locomotives	16 69	18 59
do do do wagons	4 38	5 13
	$ c.	$ c.
Coût des réparat. aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	6 38	5 95
do do do locomotives	4 83	4 39
do do do wagons	1 27	1 21
	$ c.	$ c.
Coût de la m.-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour garniture, par 100 milles	0 21	0 21
do do do locomotives. do	0 16	0 16
do do do wagons. do	0 04	0 04
	$ c.	$ c.
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 82	2 84
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 99	1 11
do wagons à marchandises et fourgons	1 57	1 98

J. J. CHAPPELL,
Comptable, division du matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du chef du train.	Nom du conducteur.	N° de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom du sinistré.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1895.												
19 nov.	.... ..	Garage..	.....	.....	McArthur ..	2	Côté-Sud.....	F. McDonald.	Employé ...	Ecrasé entre la locomotive et la voiture en attelant.	Poitrine meurtrie et blessures internes.	
1896.												
5 mars.	7.18 a.m.	6	Omnibus.	Stanley	Good. . . .	16	Albany	J. Sweeney...	do ..	Passé le bras entre les raies de la roue motrice pour toucher à l'excent. La locom. partit et le bras fut affreusem. broyé.	Bras cassé et broyé ; a du être amputé près de l'épaule.	
1895.												
24 oct.	2.30 p.m.	7	Omnibus.	McKee.	Armour	21	Coleman.....	J. McAuslan.	do ..	Tomba en descend. de dess. un wag.-f. et se blessa à la hanc. sur la barre d'attelage.	Blessé à la hanche.	
13 nov.	5.40 p.m.	9	Omnibus	Stanley	Good.....	16	Emerald	J. Mulligan...	do ..	En descend. la boîte à argent elle lui tomba sur le pied.	Orteil brisé.....	
13 déc.	4.30 p.m.	1	Omnibus.	Kelly.....	Hunter....	7	Alberton.	P. Happenny.	do ..	La porte du wag. se referma sur sa main	Blessé à la main...	

N° 2.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

NORTH-BEND, C.-B., 31 octobre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux faits par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Emory et Savonas, en vertu de la décision arbitrale de l'honorable John A. Boyd et de M. Thos. C. Keefer, durant l'exercice 1895-96, et jusqu'au 30 septembre 1896.

Le montant de la décision arbitrale non dépensé le 1er juillet 1895, était de $68,992.35; durant l'exercice 1895-96 on a dépensé $47,823.45, ce qui laissait le 30 juin 1896 une balance $21,168.90.

Ces dépenses ont été divisées entre les quatre contrats comme suit:—

N° du contrat.	Montant de la décision arbitrale.	Montant dépensé			Balance non dépensée le 30 juin 1896.
		Au 30 juin 1895.	Du 30 juin 1895 au 30 juin 1896.	Total au 30 juin 1896.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60	39,389 00	37,639 92	941 48	38,581 40	807 60
61	190,889 00	179,835 45	8,127 86	187,963 31	2,925 69
62	94,331 00	77,510 67	13,475 62	90,986 29	3,344 71
63	51,971 00	121,601 61	25,278 49	37,880 10	14,090 90
Total.	376,580 00	307,587 65	47,823,45	355,411 10	21,168 90

Du 1er juillet au 30 septembre 1896, on a dépensé $9,910.85, laissant au 1er octobre une balance non dépensée de $11,258.05.

Ces dépenses ont été comme suit:—

N° du contrat.	Montant de la décision arbitrale.	Montant dépensé.			Balance non dépensée le 1er octobre 1896.
		Au 1er juillet 1896.	Du 1er juillet au 30 septembre 1896.	Total au 30 septembre 1896.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60	39,389 00	38,581 40	678 58	39,259 98	129 02
61	190,889 00	187,963 31	2,679 42	190,642 73	246 27
62	94,331 00	90,986 29	2,267 33	93,253 62	1,077 38
63	51,971 00	37,880 10	4,285 52	42,165 62	9,805 38
Total.	376,580 00	355,411 10	9,910 85	365,321 95	11,258 05

Les travaux durant la dernière saison se sont continués jusqu'au milieu de décembre, les pelles à vapeur terminant leurs travaux vers le 15 novembre, et quelques équipes de terrassiers continuant à travailler jusqu'à la dernière date.

Ce printemps l'ouvrage recommença vers le milieu de mars, les pelles à vapeur commençant leurs opérations à la fin du mois.

Durant cette saison quatre pelles à vapeur ont travaillé dans les limites couvertes par la décision des arbitres. Deux de ces pelles furent envoyées à la section de Selkirk vers le milieu de l'été. Le nombre d'hommes employés étant en moyenne de 200. La moitié de ces hommes était en général employée pour les travaux couverts par la décision, et l'autre moitié était employée sur la ligne à faire des améliorations qui furent portées au compte des crédits de la compagnie.

On a fait sur cette section cette année beaucoup moins d'ouvrage que les années précédentes. C'est en grande partie dû à ce que la compagnie a fait beaucoup d'ouvrage sur la section de Selkirk, et pour cela elle a retiré de cette section une partie de son outillage.

Les principaux ouvrages faits cette année ont été les suivants :—

CONTRAT 60.

L'ouvrage sur ce contrat consistait en un peu de régalage des talus et du détournement d'un cours d'eau à la structure 340, pour le faire passer par un ponceau recouvert en rails d'acier.

On a terminé cette année le remplissage à la structure 340.

A White Creek, structure 327, on travaille au premier des piles en maçonnerie pour remplacer les tours de bois et supporter les arches d'acier érigées l'an dernier.

CONTRAT 61.

Le principal ouvrage sur ce contrat a été une grosse tranchée à la pelle à Kanaka Bar, station 1098-1110, où la pelle 3975 travailla quatre mois pour réduire la rampe ; on fit aussi sur ce contrat un peu de régalage des talus à la main.

A la structure 371 on a construit un ponceau de 4 pieds sur 2½ pieds, et le pont en chevalets a été en partie rempli. Les structures 372, 423 et 438 ont été remplies. A Quoi Eek Creek, structure 405, on a completé le ponceau de 25 pieds d'ouverture, et la structure a été remplie avec les matériaux pris à Kanaka Bar. Deux petits aqueducs en tuyaux ont été posés dans les levées à cinq milles à l'ouest de Lytton.

On a continué cette année l'ouvrage de remplissage hydraulique à la structure 374, mais ce remplissage n'est pas encore terminé.

L'alignement a été redressé à une couple d'endroits sur ce contrat.

CONTRAT 62.

L'ouvrage sur ce contrat consistait en une tranchée à la pelle à la station 916-932, une couple de changements d'alignement et un peu de régalage de talus.

A la structure 512 la partie du ponceau qui a été emportée en 1894 a été reconstruite et la structure remplie.

A la structure 542, on a construit un ponceau de 4 pieds par 2½ pieds et la structure remplie. La structure 488 a aussi été remplie et la structure 594 à moitié remplie.

CONTRAT 63.

Plusieurs coupes de pelle ont été prises sur ce contrat, généralement dans le but d'améliorer l'alignement. Un grand coffrage a été construit à la station 854 pour retenir une levée qui s'écroulait, et un certain nombre de talus ont été régalés.

A la structure 658 on a construit un aqueduc en tuyaux vitrifiés et à la structure 669 un ponceau en cèdre a été construit. Les structures 657, 656, 658, 667 et 668 ont été remplies et la structure 647 à moitié remplie.

L'éboulement à Block Cañon a causé passablement d'embarras cette année. Durant les mois de juillet, août et septembre il a fallu lever constamment la voie.

Il ne reste plus beaucoup d'ouvrage à faire sur ce contrat, et les travaux qu'il reste encore à faire cette année le réduira encore. Vers la fin de la saison le crédit sur le contrat 60 sera tout dépensé, et le contrat 61 sera aussi probablement terminé.

Sur le contrat 62 il restera quelques centaines de dollars, et le contrat 63 est le seul sur lequel il restera une forte somme non dépensée. Le montant total restant pour l'an prochain ne dépassera probablement pas $7,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. J. DESBARATS,

Ingénieur-inspecteur.

M. COLLINGWOOD SCHRIEBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat,

Ottawa.

N° 3.

CANAUX.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

SAUT-SAINTE-MARIE, 22 juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le premier rapport annuel sur l'exploitation du canal du Saut-Sainte-Marie depuis qu'il a été livré à la circulation le 9 septembre de l'année dernière.

J'ai commencé mon service en qualité de surintendant du canal en juin 1895, mais comme le mécanisme servant au fonctionnement des portes et ventelles n'était pas entièrement terminé, je n'ai pas engagé alors le personnel.

Cependant le 1er juillet je donnai instruction à une partie du personnel de commencer leurs fonctions et j'employai ces gens à nettoyer le mécanisme et à tout mettre en bon état dans la salle des machines, etc.

Vers le 1er août ces gens commencèrent à faire fonctionner le mécanisme, lequel est mû par l'électricité, et comme c'était une chose nouvelle pour tous il m'a fallu beaucoup de temps pour leur enseigner ce qu'ils avaient à faire. Mais ce temps a été bien employé, puisque aucun accident d'importance n'est survenu dans le fonctionnement du mécanisme.

Le 1er septembre j'ai engagé le reste du personnel, et samedi, le sept septembre 1895, le canal a été ouvert d'une façon convenable en y faisant passer le nouveau steamer canadien pour les voyageurs, le *Majestic*, commandé par le capitaine Peter M. Campbell, commodore de la ligne dite "Great Northern Transit Line", lequel avait à bord environ sept cents personnes.

Le lundi matin suivant (9 septembre 1895), à sept heures, le canal a été formellement ouvert au public, et les premiers navires éclusés ont été l'*Uganda* et le *City of London*, d'un tonnage de 3,383 tonneaux, avec des chargements de 146,000 boisseaux de blé, ce qui leur donnait un tirant d'eau de quatorze pieds quatre pouces.

Dans le premier jour d'ouvrage de neuf heures on a éclusé quarante-un bâtiments ayant un tonnage combiné de 44,469 tonneaux, et bien que les employés n'eussent eu aucune pratique il n'y a pas eu d'accidents.

L'ouverture de ce canal a permis d'activer la circulation sur la rivière Sainte-Marie, car auparavant des navires avaient dû dans certains cas attendre de douze à trente-six heures leur tour de traverser les écluses du canal américain. Ces retards prolongés sont aujourd'hui inconnus, et lorsqu'il y a maintenant un délai d'une heure on trouve que c'est un grand inconvénient.

Le canal n'a été exploité que pendant le jour seulement jusqu'à la fin de la navigation le 6 décembre 1895, car les feux de ligne aux entrées n'avaient pas été construits.

Ce printemps le canal a été ouvert le sept mai et depuis lors il a été exploité jour et nuit.

La pose des bouées dans les chenaux aux entrées se fait sous la direction du département de la marine, et son employé les a fait placer le printemps dernier; cependant, faute probablement de bien connaître les lieux, quelques-unes se sont trouvées mal placées et en conséquence plusieurs navires ont échoué. On a attiré l'attention du département de la marine sur ce sujet, et il n'y a pas de doute que l'on obviera au danger à l'avenir. Les navigateurs considèrent que le courant qui frappe l'extrémité d'amont des jetées au bout de l'ouest forme un grand obstacle pour les navires avec remorqueurs qui veulent se servir du canal, car ces derniers sont ainsi exposés à se jeter sur le bord rocheux du chenal, ou bien à frapper l'extrémité de la

jetée, ce qui est arrivé à la goélette *Nelson*, et la violence du choc a été si grand qu'elle a sombré immédiatement. On pourrait faire disparaître en grande partie ce courant en prolongeant la jetée d'environ 800 pieds, ou bien en enlevant le pilier qui se trouve au milieu du canal et servant à soutenir l'extrémité du pont tournant du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce qui permettrait aux bâtiments d'entrer avec assez de vitesse pour maintenir les bateaux remorqués dans le courant transversal qui y existe, tandis qu'avec le pilier du pont actuel ils doivent tellement ralentir leur marche que la vitesse ne suffit plus pour empêcher le courant de faire descendre ces bateaux ou les jeter autour de ce pilier. Et lorsque le vent souffle du nord ou du nord-ouest il est difficile qu'un bâtiment lège passe ce pilier de pont, et les navires qui entrent sont très exposés à le frapper. Des accidents ont déjà bien failli arriver et les navigateurs qui se servent du canal s'en sont plaints et se plaignent encore grandement de ce pilier, et sa présence à cet endroit nous fait perdre l'usage du côté sud entier du canal à l'extrémité d'en haut, car les capitaines ne veulent pas aborder sur ce côté pour tourner ensuite le pilier du pont, et comme je l'ai dit précédemment, si le vent souffle du nord ou du nord-ouest il serait presque impossible de ce faire sans l'aide d'un remorqueur. Un jour, en sortant, la goélette *Helvetia* a touché l'extrémité de ce pilier, puis continuant est allée frapper et a presque emporté la poutre en acier portant les rails du chemin de fer à partir du pilier jusqu'au rivage. Je recommande fortement qu'on enlève ce pilier et qu'on construise un pont tournant sur toute la largeur du canal.

Il est arrivé plusieurs accidents de moindre importance et des dommages ont été causés aux piliers par les bateaux qui les frappaient; il a déjà été fait rapport de tout cela au département. La plus forte somme de dommages a été causée par la goélette *Aurania* à la jetée nord près de l'entrée d'aval. Paiement a été fait de ces dommages et les montants ont été duement déposés au crédit du receveur général.

Les nouveaux bureaux ayant été occupés vers la fin de mai cela a de beaucoup facilité la tâche des commis aux écritures.

Il faudra arranger et niveler les terrains du canal, et pour leur donner une jolie apparence la dépense devra être considérable. On a nivelé autour des bureaux et semé de la graine d'herbe.

A la fin de l'exercice, le 30 juin 1896, on avait éclusé 1,640 fois, ce qui avait permis à 2,938 bateaux de passer, il avait fallu en moyenne vingt minutes pour écluser chaque fois. Le tonnage enregistré des navires qui ont traversé le canal pendant l'année a été de 2,398,715 tonneaux; sur ce chiffre il y en avait environ 12½ pour 100 du Canada.

Règle générale les employés n'étaient pas encore au fait de l'ouvrage, mais jusqu'ici ils ont aussi bien réussi qu'on pouvait l'espérer en tenant compte de leur inexpérience.

Les réparations nécessaires comme le peinturage des portes, l'installation des jetées flottantes, du mécanisme, etc., etc., ont été accomplies, et l'on a aussi nivelé une partie des terrains.

A l'entrée d'aval ou de l'est l'on ferait une amélioration bien visible si l'on draguait le coude qui se trouve en face de la jetée sud de façon à élargir le chenal à l'endroit où les bateaux tournent soit pour entrer dans le canal soit pour en sortir. Il serait aussi avantageux de prolonger la jetée sud sur une distance d'environ 500 pieds lorsque le dragage en question se fera, car telle qu'elle est il n'y a pas assez de place pour les bâtiments qui attendront leur tour pour écluser ou à la nuit après avoir descendu l'écluse, lorsqu'il leur faut attendre le jour ou du beau temps pour poursuivre leur course.

Je recommande aussi d'acheter une petite chaudière droite sur roues qui servirait en même temps que l'élévateur à vapeur et que l'on pourrait aussi employer pour monter et abaisser les pesants guichets de la digue mobile. Ce serait un article très utile sur le canal.

On n'a qu'à se féliciter de la longue écluse étroite, car les bateaux y peuvent passer avec bien plus de vitesse que sur une plus large; l'expérience a pleinement démontré que ceux qui ont changé le plan de l'ancienne forme d'écluse pour le nouveau ne se trompaient point sur le but à obtenir. Il n'y a pas de temps perdu à

placer les bâtiments l'un à côté de l'autre comme ce serait le cas dans une écluse plus courte et plus large, l'emploi d'un remorqueur pour cette fin est réduit au minimum et il ne peut se produire aucun dommage lorsque les bateaux s'élèvent dans l'écluse et frappent le côté opposé. Une barge à vapeur peut entrer dans cette écluse longue et étroite avec les autres bateaux sans qu'il y ait lieu de requérir l'aide d'un remorqueur comme la chose s'est faite une fois pendant la saison alors qu'une barge y a amené quatre goélettes sans l'aide d'un remorqueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. BOYD,
Surintendant.

A M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
des chemins de fer et canaux.

10—7½*

CANAL DE SOULANGES.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR, COTEAU-LANDING, P.-Q., 28 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant :—

La valeur totale du travail donné à l'entreprise sur ce canal, d'après les prix mentionnés dans les contrats, est d'à peu près $3,500,000.

La liste qui suit donne les noms des entrepreneurs et les dates des divers contrats :—

Sections n°s 1 et 2, Archibald Stewart, 24 septembre 1892.
Section n° 3, J. et M. O'Leary, 27 mars 1893.
Sections n°s 4, 5, 6 et 7, George Goodwin, 9 mai 1893.
Section n° 8, Charles Raymor, 29 décembre 1892.
Section n° 9, Randolph Macdonald, 30 janvier 1893.
Section n° 10, Rogers et Taylor, 24 décembre 1892.
Section n° 11, George Goodwin, J. Feeney, Poupore et Fraser, 11 mai 1892.
Section n° 12, O'Brien et Fils, George Goodwin, 9 mai 1893.
Section n° 13, Randolphe Macdonald, 24 septembre 1892.

Les contrats ci-dessus ne comprennent pas le coût du ciment, de la superstructure des ponts, des portes d'écluse et de leurs machines, ni du pouvoir moteur et de l'appareil électrique pour faire fonctionner le canal.

Pour une description de la ligne en voie de construcion, *voir* mes rapports en date du 5 novembre 1892, du 4 octobre 1893, du 18 août 1894, et du 23 août 1895.

La situation des travaux le 30 juin était comme suit :—

*Sections n^os^* 1 et 2.—Le travail sur ces sections a commencé en 1892. A la fin de l'exercice l'on avait enlevé environ 258,400 verges cubes de terre et 53,400 verges cubes de roc. L'on a empilé à la carrière de Rockland à peu près 16,500 verges cubes de pierre taillée et 25,000 de blocaille. Mais c'est à peine si l'on avait commencé à délivrer ces matériaux à la fin de l'exercice. En janvier 1895, j'ai soumis à l'honorable ministre la proposition de réduire le nombre des écluses aux Cascades de quatre à trois—les chutes devant être de 23⅓ pieds chacune. Ce changement a été approuvé et un arrangement a été fait avec l'entrepreneur pour le mettre à exécution. On suppose qu'il sera donné suite à cet arrangement, cependant à moins que les opérations ne soient conduites d'après un système tout différent dans cette partie il est impossible de conjecturer quand l'ouvrage sera terminé.

On observera que sur le montant de l'estimation mensuelle du 30 juin 1896, viz., $443,881,90, il y a une avance de $266,065 pour les matériaux délivrés ou préparés.

Section n° 3.—Le creusage dans la terre sur cette section est très avancé. Une grande partie de la pierre est aussi venue sur les lieux, mais la maçonnerie du pont du chemin de Saint-Antoine ne sera probablement pas terminée avant la prochaine saison. Les travaux ont toutefois été poussés d'une manière très satisfaisante.

*Sections n^os^* 4, 5, 6 *et* 7.—Ces sections ont été réunies dans une seule entreprise pour les raisons mentionnées dans mon rapport annuel de 1894. On avait enlevé plus d'un million de verges cubes de terre à la fin de cette année. Cela comprenait la partie de surface de l'excavation, qui a été facilement enlevée par des éboueurs sur roues pour former les berges du canal. L'entrepreneur a pratiquement abandonné l'ouvrage après en avoir fait la partie la plus facile, pour laquelle on lui a accordé les prix pleins de son entreprise. Aucune pierre n'a été livrée ni préparée pour la section n° 4, où il y aura à construire une écluse, des portes auxiliaires, un déversoir régulateur, etc., (soit en tout à peu près 40,000 verges cubes de maçonnerie).

Comme on le verra le contrat porte la date du 9 mai 1893. L'ouvrage aurait dû être terminé le 1er octobre 1894. La valeur totale aux prix d'entreprise est d'environ $850,000. Le devis estimatif le 30 juin 1895 était de $279,752.35. A la même date cette année les chiffres sont de $298,535.25. Valeur du travail fait dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896, $18,780.90. Les commentaires sont inutiles sur un tel état de choses quand il s'agit d'une importante entreprise publique.

Section n° 8.—Une grande partie du creusage de la terre sur cette section est fait. L'aqueduc à la rivière à la Graisse est terminé et en usage. La maçonnerie en béton du pont du chemin de Saint-Emmanuel a été commencée, mais il y a eu interruption du travail causée par de violents éboulements dans l'argile de couleur bleue, dont la couche atteint sa plus grande épaisseur sur la ligne du canal à l'extrémité ouest de la section 8. On a employé beaucoup de cette argile pour former l'arrière partie des levées. Mais une quantité considérable a été emportée par les eaux du fleuve Saint-Laurent. Les travaux sur cette section ont été poursuivis comme d'habitude d'une manière satisfaisante.

Section n° 9.—Le creusage de la terre est presque terminé. La drague a cessé de fonctionner. Les travaux peuvent être facilement terminés l'année prochaine. Le coffrage de protection du canal se poursuit.

Section n° 10.—L'excavation est très avancée. Le ponceau de la Rouge et le canal de dérivation sont terminés ; ils remplissent parfaitement leur but. On est à combler avec soin l'ancien lit de la rivière—les bords sur la vallée de cette rivière se composent en grande partie de matériaux à l'épreuve de l'eau. Les fondations du pont du chemin de la Rouge n'ont pas encore été commencées, mais il n'y a pas de raisons pour que le travail sur cette section ne soit facilement fini l'année prochaine.

Section n° 11.—La principale partie du ponceau de la rivière Delisle (4 tubes de 10 pieds de diamètre) est terminée de même que le nouveau chenal pour le cours d'eau. On est à construire sur l'extrémité nord de ce ponceau un pont qui doit porter le chemin macadamisé qui ira le long de la ligne entière du canal de Coteau-Landing à la pointe des Cascades. L'on excave une grande quantité de roc (72,000 verges cubes). Le travail peut facilement se terminer l'année prochaine.

Section n° 12.—Rien n'a été fait sur cette section depuis l'automne de 1893, quand Goodwin a abandonné l'ouvrage. Il y a ici de 80,000 à 100,000 verges cubes de roc.

Section n° 13.—Les travaux de l'entrée du canal du côté du lac Saint-François ont été un peu avancés. Le dragage se continue à l'est du pont du chemin de fer Canada-Atlantique, et l'on y a aussi fait usage d'une pelle à vapeur. En général le travail se fait lentement, mais l'excavation est très difficile, car il y a beaucoup de cailloux. Il faudrait prendre des arrangements pour poursuivre l'écluse de prise d'eau à la tête du canal, ce qui est indispensable pour la sûreté de la navigation.

Sur un total de soit 6¼ millions de verges cubes de terre, il en avait été enlevé, le 20 juin dernier, à peu près 4,400,000. On avait aussi excavé 128,465 verges cubes de roc. Mais quant à la maçonnerie et au bétonnage, qui s'élèvent à environ 200,000 verges cubes, il n'en avait été fait que 25,652 verges cubes.

Les quantités de roc et de terre enlevés dans chaque entreprise sont approximativement comme suit :—

	Roc.	Terre.
Sections n°s 1 et 2	53,400	258,400
do n° 3	.....	513,800
do n°s 4, 5, 6 et 7	.....	1,113,322
do n° 8	.....	608,618
do n° 9	.....	470,000
do n° 10	3,050	426,500
do n° 11	71,940	265,944
do n° 12	.....	152,987
do n° 13	75	592,000
	128,465	4,401,571

Le sommaire des estimations mensuelles sur chaque section pour travail fait et matériaux livrés (ou préparés) le 30 juin 1896, est le suivant:—

	Ouvrage fait.	Matériaux livrés ou préparés.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.
Sections nos 1 et 2	177,816 90	266,065 00	443,881 90
do no 3	131,681 76	26,275 00	157,956 76
do nos 4, 5, 6 et 7	295,771 25	2,764 00	298,535 25
do no 8	181,324 87	7,670 50	188,995 37
do " 9	90,488 00	8,732 50	99,220 50
do " 10	185,246 93	13,182 50	198,429 43
do " 11	196,858 70	4,729 00	201,587 70
do " 12	37,973 02	238 50	38,211 52
do " 13	268,875 24	54,902 73	323,777 97
Totaux	1,566,036 67	384,559 73	1,950,596 40

NOTE.—Les avances faites sur les matériaux aux sections 1 et 2 sont d'une fois et demie plus considérables que la valeur totale de l'ouvrage fait.

Le système établi ici pour éprouver rapidement le ciment a été continué, en sorte que l'on connaît bien la qualité de tout ciment avant son emploi. Les résultats ont été très satisfaisants. Les contrats donnés à l'entreprise jusqu'à présent sont les suivants:—

	Barils.
1. Francis Hyde et Cie, Montréal	5,092
2. C. I. de Sola, Montréal	15,000
3. Bellhouse, Dillon et Cie, Montréal	25,000

Les marques sont " White, Frères ", " Josson " et " Coinder ". Les deux derniers sont des ciments de Belgique de qualité excellente. La superstructure du pont du chemin de fer Canada-Atlantique sur le canal est construite et en usage. Les contrats pour les superstructures de ponts, de chemins, au nombre de sept, ont tous été passés.

Le brief état qui précède indique clairement qu'en somme les travaux ont jusqu'ici avancé très lentement. Les raisons en sont évidentes. Sur la section n° 12 les travaux ont cessé depuis l'automne de 1893, bien qu'il y ait à excaver à cet endroit à peu près 100,000 verges cubes de roc. Sur les sections nos 4, 5, 6 et 7 les choses sont dans l'état le plus déplorable, tandis que sur les sections nos 1, 2 et 4, où il y a à construire à peu près 140,000 verges cubes de maçonnerie de tous genres, il n'en avait pas encore été fait une seule verge à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Je demeure, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS MONRO, M.I.I.C.,
Ingénieur, canal de Soulanges.

A M. COLLINGWOOD SCHRIBER, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef
des chemins de fer et canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

DIVISION DE MONTRÉAL.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 30 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur les canaux dont j'ai la direction, pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

J'ai le plaisir de constater que, malgré une augmentation considérable du trafic, l'exercice s'est écoulé sans interruption dans le mouvement de la flotte et sans accidents sérieux.

Ci suit un tableau donnant les dates d'ouverture et de clôture de la navigation pour chaque canal de la division:—

	Clôture.	Ouverture.
Canal Lachine	30 nov. 1895	3 mai 1896
Canal de Beauharnois	"	1er " "
Ecluse de Sainte-Anne	29 "	26 avril "
Canaux de Carillon et Grenville	30 "	27 " "
Canal Chambly	30 "	4 mai "
Ecluse de Saint-Ours	29 "	29 avril "

Je me contenterai d'énumérer succinctement les travaux imputables aux comptes de l'entretien, du revenu et du capital, exécutés sur chacun des canaux de la division.

CANAL LACHINE.

RÉPARATIONS.

Les bâtiments et les travaux d'art, écluses, ponts, quais, etc., etc., ont été tenus en bon ordre au cours de l'année. La vieille maison, sise dans la cour de la rue Mill et occupée par deux des contremaîtres permanents était devenue inhabitable; elle a été remise à neuf et agrandie, et chacun des deux logements a été pourvu d'une remise.

Les négociations entamées au commencement de l'année pour la location de la rue Mill à la ville de Montréal n'ayant pas abouti, nous avons dû tenir cette rue en bon état et employer à cet effet une partie de l'octroi affecté à l'entretien général du canal. Seulement, au lieu de pierre cassée, on s'est servi pour réparer la chaussée de scories de forge, qui coûtent moins cher et donnent un résultat au moins égal.

J'ai l'intention, pour l'avenir, de substituer ces scories à la pierre cassée partout où la chose sera praticable.

Les égouts et les fossés, ainsi que le lit de la rivière Saint-Pierre, ont été nettoyés avec soin. Certains intéressés ayant exprimé l'opinion que le syphon renversé au moyen duquel les eaux de cette rivière sont conduites au sud du canal était obstrué, je l'ai fait examiner par un plongeur au cours du mois de mai dernier. Le conduit a été trouvé parfaitement libre.

Au cours du mois de septembre 1895 on a réparé le mur de revêtement de la jetée extérieure de l'entrée du canal, à Lachine, qui avait été endommagé par les glaces au printemps.

L'éclairage électrique et le service téléphonique n'ont laissé rien à désirer durant tout l'exercice.

Une certaine somme a été portée au budget de 1896-97 pour le prolongement du circuit d'éclairage électrique jusqu'à la Côte Saint-Paul et pour la substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz sur le côté nord du canal en aval du pont Wellington. Ce travail sera exécuté le printemps prochain après l'achèvement de la nouvelle station électrique. Nous pourrons ainsi mettre fin à un contrat suranné

(il date de 1858) qui nous lie à la Compagnie du gaz de Montréal, et améliorer considérablement le service tout en réduisant le coût de l'éclairage d'une manière très sensible.

REVENU.

Station électrique.—On a poursuivi la transformation de l'ancien moulin Tate en station électrique. La charpente en fer est terminée; les maçonneries de la prise d'eau ont été refaites et celle-ci a été agrandie; on a également reconstruit le coursier. Il reste encore à remanier le canal de décharge, à faire les puits des nouvelles turbines; à mettre celles-ci en place et à transporter les machines de la station actuelle dans le nouveau canal.

Ces travaux se font sous la direction de M. L. G. Papineau.

Quais des bassins Saint-Gabriel.—Une somme de $3,500 a été affectée aux réparations des quais des bassins n° 1 et n° 2. Ceux du bassin n° 1 sont terminés, mais il reste encore beaucoup à faire au bassin n° 2.

CAPITAL.

Creusage du canal Lachine entre St-Gabriel et Lachine.—Le contrat pour ce travail a été signé en 1894. Les entrepreneurs ont, cette année, amélioré et augmenté leur outillage, qui comprend actuellement: deux chalans portant chacun cinq perforatrices à vapeur, deux dragues, plusieurs chalans à fond mobile et deux remorqueurs, ainsi qu'un atelier de réparation.

Le travail n'est pas interrompu pendant la nuit, les dragues et les perforatrices étant pourvues d'appareils électriques qui fournissent l'éclairage nécessaire. Les entrepreneurs ont suspendu leurs opérations le 24 novembre 1895 et les ont reprises en mai 1896.

Du 10 mai 1895, date de l'ouverture des travaux, au 30 juin dernier, le cube des matériaux enlevé a été:—

Roc	50,128	verges cubes.
Terre	48,420	"

soit un peu plus d'un quart du total.

M. L. G. Papineau est l'ingénieur de ces travaux.

Quai en amont du pont Wellington.—Ce quai, situé sur le côté sud du canal, fait partie du projet d'approfondissement de la section inférieure. Les navires d'un tirant d'eau de 20 pieds pourront venir s'y amarrer. On en a construit une longueur de 360 pieds au cours de l'année. L'excavation a été exécutée par la drague du canal et le cribwork par MM. Gaherty et Shearer en vertu d'un contrat. Ce quai se compose de trois caisses, pierre et bois, de 100 pieds de long chacune et d'une quatrième de 60 pieds de longueur, la largeur et la hauteur de l'ensemble étant de 21 pieds. Le tout est surmonté d'une superstructure, également en cribwork, haute de 4 pieds et de 11 pieds de largeur. Le remplissage de la fouille en arrière du quai en place a été fait, partie au moyen de terre provenant du canal, partie à l'aide de matériaux fournis gratuitement par des entrepreneurs de la cité.

M. Papineau a dirigé les travaux.

Dragage à 22 pieds de tirant d'eau entre les écluses n° 2 et n° 3.—Ce travail est commencé depuis quelques années. Il est fait à l'aide de l'outillage spécial du canal, lequel consiste en une drague et une grue à vapeur, neuf chalans et un remorqueur loué pour la saison. La fouille, entre le pont Wellington et la rue Montmorency, a actuellement une largeur de 110 pieds environ.

Le cube des matériaux enlevés au cours de l'exercice a atteint 52,130 verges cubes.

CHENAL DU LAC SAINT-LOUIS.

Les travaux marchent ici d'une façon satisfaisante. Du mois de juillet 1895 à la fin de la saison, les entrepreneurs avaient deux dragues à l'œuvre; ils en ont une troisième depuis le mois de juillet dernier.

Cube des déblais enlevés au cours de l'exercice, 52,350 verges cubes.

Les travaux de dragage de la section inférieure du canal et ceux du lac Saint-Louis sont sous la direction de M. L. S. Pariseau.

Réparations de la flotte.—Au cours de l'hiver, la drague n° 2 a subi des réparations importantes. On a remis à neuf le pont et une partie de la coque ; fait retoucher les cylindres de la machine à vapeur et remplacé les appareils de manœuvre latérale de la grue par une machine indépendante double. Cette machine sort des usines de MM. Carrier et Lainé, de Lévis.

La cabine de la grue à vapeur qui avait été brûlée en novembre dernier a été reconstruite, toutes les conduites de vapeur ont été renouvelées et les machines remises en bon état.

Ce qui restait de l'octroi, ces travaux terminés, a été employé aux réparations ordinaires de la flotte avant la reprise des travaux au printemps.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

RÉPARATIONS.

Les travaux d'art, écluses, portes d'écluses, manœuvres des portes, ponts, quais, ainsi que les chalans, les clôtures, les bâtiments, etc., ont subi les réparations d'entretien habituelles.

Une grande quantité de pierre a été concassée et utilisée pour remettre en état les chemins de halage.

On a construit une paire de portes pour l'écluse n° 2. Elles sont actuellement en place et les vieilles portes vont être remises à neuf pour servir en cas d'accident. Toutes les écluses, moins deux, sont aujourd'hui pourvues de portes de rechange. Les deux quais d'amarrage de l'entrée inférieure, qui avaient été déplacés par les glaces en mai 1895, ont été reconstruits à l'automne; on a augmenté leur stabilité en déposant en arrière une quantité considérable de pierre.

La maison du surintendant a été remise à neuf; on a peint les murs intérieurs à la détrempe, retouché les peintures des boiseries et réparé la couverture en métal du toit. Toutes les maisons de quart des écluses ont été peintes à neuf.

On a aussi construit un chalan de réparation pour remplacer l'ancien qui faisait eau de toutes parts.

REVENU.

Abaissement du seuil inférieur et du fond de l'écluse n° 1.—L'affaissement du niveau du Saint-Laurent, en 1895, a été réellement extraordinaire. Aussi, au cours de l'automne, il n'y avait plus, sur le seuil inférieur de l'écluse ci-dessus, qu'une profondeur de 8 pieds 4 pouces au lieu de 9 pieds, et la navigation en a souffert d'une façon très sensible. Pour rétablir la profondeur réglementaire il a fallu faire des travaux considérables l'hiver dernier. Ainsi on a approfondi le sas de l'écluse d'une vingtaine de pouces, baissé de 6 pouces environ le seuil inférieur et la plate-forme sur lequel il repose, et surélevé les portes en proportion. Le mouillage de l'écluse se trouve par le fait augmenté d'une quinzaine de pouces. Mais pour avoir le bénéfice entier de cette amélioration il va falloir enlever de l'approche inférieure de l'écluse les terres et les cailloux qui y ont été déposés par les glaces à l'époque des crues.

Les travaux ci-dessus décrits ont été conduits par M. L. S. Pariseau.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

RÉPARATIONS.

Une forte partie de l'octroi affecté à cette station a été employée à réparer la jetée qui gît entre la nouvelle et l'ancienne écluse. Cette jetée (pierre et bois) a été en partie reconstruite; le plancher qui la recouvrait a été enlevé et remplacé par une couche de pierre cassée mélangée de terre ; enfin le boisage en épinette rouge de la face a été refait à neuf.

On a continué, l'année dernière, la reconstruction de la jetée nord du chenal sud. Il reste encore 300 pieds de cette jetée à retoucher; le bois nécessaire à l'achèvement de cet ouvrage est acheté et le travail sera mené à bonne fin durant l'année courante.

Le quai public a également subi des réparations importantes; la plate-forme, les poteaux d'amarrage et de défense, les lisses en chêne et la boiserie de face ont été renouvelés; on a aussi remplacé le petit pont qui reliait le quai au rivage, par un ouvrage solide en cribwork.

Quant aux autres travaux d'art ils ont été tenus en bon état.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

RÉPARATIONS.

Pendant la crue extraordinaire du printemps dernier, les portes d'aval de l'écluse, bien que lourdement chargés à l'aide de gros blocs de pierre, ont été soulevées par les eaux et renversées; une partie des clôtures qui entourent les terrains du canal a été entraînée à la dérive, et la maison du surintendant légèrement endommagée. Mais tous ces dégâts étaient réparés à l'ouverture de la navigation.

A l'époque des basses eaux, on a reconstruit le caisson n° 1 à l'amont de l'écluse, lequel avait été emporté par les glaces au printemps de 1895; on a aussi construit un chalan de réparation pour remplacer l'ancien qui était hors de service. Outre les travaux ci-dessus, on n'a fait ici durant l'année que les réparations nécessaires pour tenir l'écluse et ses dépendances en bon état.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

RÉPARATIONS.

Le 19 août 1895, le steamer *Maud*, en entrant dans l'écluse n° 5, a frappé la porte d'aval et jeté l'un des vantaux à bas de son pivot. A la suite de cet accident, la circulation a dû être interrompue durant treize heures. Le coût des réparations se montant à $60, a été payé par les propriétaires du bateau.

Les écluses et leurs portes, les bâtiments et les clôtures ont été convenablement entretenus durant l'année; on a notablement amélioré le chemin de halage du canal de Grenville, et construit à l'écluse n° 6 une maison de quart, l'ancienne étant devenue inhabitable. A cette même écluse, on a refait à neuf les deux ponts du chemin de halage et construit un mur de soutènement d'une longueur de 50 pieds. Environ un mille et demi en amont de l'écluse n° 5, la levée sud du canal était affaible depuis longtemps par des infiltrations devenues dangereuses. Pour parer aux accidents, une tranchée, longue de 215 pieds, a été faite au milieu du cette levée, dans le sens de sa longueur, et rempli de corroi, ce qui a mis fin aux infiltrations.

Deux des caissons qui supportent les estacades de l'entrée supérieure du canal de Carillon ayant été emportés par les glaces au printemps, quelques-unes de ces estacades n'ont pu être mise en place à l'ouverture de la navigation; mais heureusement cela n'a pas entraîné d'accidents. Ces caisses seront reconstruites au cours de l'hiver prochain.

CAPITAL.

Elargissement du canal de Grenville.—Les relevés préliminaires du projet d'élargissement de deux des biefs de ce canal ont été commencés par M. H. G. Stanton en août 1895 et terminés au mois d'octobre de la même année. Durant l'hiver on a préparé les devis, plans et profils des travaux à faire, et au mois d'avril on demandait des soumissions; mais l'appel de soumissions a été retiré avant la date fixée pour recevoir celle-ci. Le personnel a été congédié au commencement de juillet 1896.

CANAL CHAMBLY.

RÉPARATIONS.

La circulation a été très active dans le canal Chambly durant le dernier exercice, les revenus ayant été d'au moins 30 pour 100 supérieurs à ceux des années ordinaires; malgré cela l'été s'est passé sans accident.

Les pluies abondantes des 25 et 26 novembre dernier, ayant fait fondre brusquement la neige tombée quelques jours auparavant, le niveau du canal s'éleva d'une façon inquiétante et les eaux débordèrent, menaçant d'emporter la levée en deux endroits. Grâce à la couche de gros graviers qui forme la couronne du chemin de halage, les dégâts ne furent pas très considérables et purent être réparés à temps pour permettre à une dizaine de bateaux, pris dans la glace à Chambly, de remonter le canal avant la fin du dégel.

La crue du Richelieu a été excessive le printemps dernier; on s'en rendra compte en consultant les tableaux annexés à mon rapport; heureusement le canal n'en a pas souffert d'une façon notable.

On a exécuté ici, durant l'exercice, les travaux ordinaires de réparation. De plus on a construit deux paires de portes, l'une destinée à l'écluse n° 8, l'autre à l'écluse n° 9. On a aussi remis à neuf le seuil d'amont de l'écluse n° 3 et mis en place un pont tournant construit pendant l'hiver de 1894. En outre le déversoir de surface situé à l'aval de l'écluse n° 6 a été remanié, de façon a établir une vanne de fond qui permettra de mettre le bief à sec quand on aura des réparations à y faire. Le cadre de la vanne est en place et la vanne elle-même sera construite l'hiver prochain.

Le canal est maintenant pourvu d'une sonnette qui permet de battre des pilotis soit verticaux soit inclinés; elle a rendu de grands services le printemps dernier.

A l'aide de la drague à vapeur on a tiré, des parties les moins profondes de la cuvette du canal, environ 700 verges cubes de terre qui a été utilisée pour consolider les déversoirs, etc. Des modifications assez importantes ont été faites à l'outillage des ateliers; on a réalisé ainsi une importante économie de temps et allégé le travail des ouvriers.

L'eau de puits dont on s'est servi jusqu'ici pour alimenter la bouilloire de la machine à vapeur étant très chargée de sels calcaires, il a fallu renouveler cette année tous les tubes de cette bouilloire. Pour éviter des incrustations toujours dangereuses on a établi une conduite en fer qui amènera à la chaudière l'eau beaucoup pure du canal.

L'éclairage électrique du canal et le service téléphonique ont été aussi parfaits que possible durant l'année. Pourtant le premier a dû être interrompu pendant quelques heures par suite d'un accident arrivé à la dynamo qui fournit le courant aux lampes à arc. L'acquisition d'une dynamo de rechange permettra d'éviter de telles interruptions à l'avenir.

REVENU.

L'octroi voté pour la construction de murs de soutènement dans le bief supérieur du canal a été dépensé pour cet objet. On a bâti environ 6,400 pieds courants de mur et, dans un certain endroit, un ancien mur de soutènement s'étant écroulé, on a planté sur une longueur de 300 pieds des pilotis espacés de dix pieds dont les têtes ont été reliées par une longrine qui sert de base à la maçonnerie.

Une nouvelle dynamo avec ses accessoires a été achetée au prix de $1,200 et installée dans la station électrique. L'outillage du canal a également été augmenté d'une pompe centrifuge Worthington et d'une bouilloire provenant l'une et l'autre du canal Lachine.

Le présent rapport est accompagné de tableaux indiquant les profondeurs extrêmes des hautes et basses eaux à chaque extrémité des divers canaux de la division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef, ministère des chemins de fer et canaux.

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'ancienne écluse n° 1 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ancienne écluse n° 1, busc inférieur.		Ancienne écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	17 2	15 2	10 8	9 4
Août	15 9	15 1	9 10	9 4
Septembre	15 1	14 0	9 4	8 8
Octobre	14 4	13 3	9 2	8 4
Novembre	15 6	13 3	9 4	8 1
Décembre	29 3	15 0	11 9	8 10
1896.				
Janvier	33 9	18 9	12 4	9 7
Février	29 6	26 3	11 10	10 4
Mars	27 9	24 5	10 5	8 9
Avril	37 6	25 7	15 0	10 1
Mai	23 0	18 6	13 8	11 11
Juin	18 11	16 10	12 0	10 11

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 (entrée inférieure), et de la nouvelle écluse n° 5 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1869.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc inférieur.		Nouvelle écluse n° 5, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	19 4	17 4	14 10	13 6
Août	17 11	17 3	14 0	13 6
Septembre	17 3	16 2	13 7	12 10
Octobre	16 6	15 5	14 2	13 4
Novembre	17 8	15 5	14 4	13 1
Décembre	31 5	17 0	16 9	13 9
1896.				
Janvier	35 11	20 11	17 4	14 7
Février	31 8	28 4	16 10	15 4
Mars	29 11	26 5	15 4	13 9
Avril	39 8	25 9	20 0	15 1
Mai	25 2	20 8	18 8	16 11
Juin	21 1	19 0	17 0	15 11

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Canal Beauharnois.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 6 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 14 (entrée supérieure), durant l'exercice expiré le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 6, busc inférieur.		Ecluse n° 14, busc supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 1	9 4	11 7	10 8
Août	9 4	8 11	11 6	10 8
Septembre	8 11	8 4	10 10	10 4
Octobre	8 11	8 2	10 8	10 2
Novembre	9 6	8 0	10 8	9 6
Décembre	11 10	8 11	12 2	10 0
1896.				
Janvier	15 10	11 4	11 8	10 4
Février	17 6	15 0	11 10	10 8
Mars	18 0	13 8	11 4	10 0
Avril	15 7	13 6	12 10	11 3
Mai	14 5	12 6	11 10	11 4
Juin	12 6	11 0	11 8	11 3

Canal Chambly.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée inférieure), et de l'écluse n° 1 (entrée supérieure), durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 9, seuil inférieur.		Ecluse n° 1, seuil supérieur.	
	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.	Eaux hautes extrêmes.	Eaux basses extrêmes.
1895.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	10 9	8 7	8 7	7 8
Août	10 0	8 0	8 5	7 5
Septembre	9 0	8 1	8 2	7 3
Octobre	8 6	7 2	8 6	6 8
Novembre	15 1	7 2	9 0	6 8
Décembre	13 5	10 11	10 1	8 8
1896.				
Janvier	13 11	12 1	9 10	9 0
Février	17 9	13 8	9 2	8 6
Mars	18 6	16 5	10 2	9 2
Avril	24 2	17 0	13 3	10 6
Mai	19 0	13 0	12 5	10 0
Juin	12 9	10 9	9 10	8 8

Ecluse de Saint-Ours.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les seuils de l'écluse de Saint-Ours, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pds.	pds	pcs.
Juillet	9	8	7	0	9	2	8	0
Août	8	5	6	11	8	10	8	0
Septembre	7	2	5	11	8	4	7	11
Octobre	6	6	5	0	8	4	7	7
Novembre	11	4	5	2	12	1	7	5
Décembre	13	3	9	4	11	7	8	10
1896.								
Janvier	13	7	9	5	11	3	9	5
Février	12	6	10	0	9	10	8	11
Mars	14	6	12	10	11	5	10	0
Avril	26	9	14	2	22	9	11	3
Mai	18	3	11	11	15	0	11	1
Juin	11	10	9	0	10	10	9	6

Ecluse de Sainte-Anne.

État indiquant la profondeur de l'eau du fleuve sur les buscs de l'écluse de Sainte-Anne, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 1, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	10	8	9	3	13	2	11	3
Août	11	5	9	4	11	5	11	0
Septembre	9	3	8	10	11	3	10	5
Octobre	8	10	8	6	10	5	10	1
Novembre	9	6	8	3	11	1	10	1
Décembre	11	2	9	2	13	7	10	7
1896.								
Janvier	13	2	11	5	13	10	12	1
Février	12	3	11	3	12	3	11	6
Mars	11	7	9	8	11	11	11	1
Avril	15	0	10	1	18	8	11	5
Mai	13	10	11	2	17	2	14	2
Juin	11	9	10	9	14	4	12	7

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Canal de Carillon.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les bucs des écluses nos 1 et 2 du canal Carillon, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 1, busc inférieur.				Ecluse n° 2, busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	14	8	12	2	14	10	12	2
Août	12	6	12	1	12	6	12	1
Septembre	12	5	11	7	12	6	11	5
Octobre	11	8	11	3	11	4	11	0
Novembre	12	4	11	5	12	2	11	0
Décembre	15	5	12	1	15	3	12	6
1896.								
Janvier	17	1	14	0	19	6	16	0
Février	14	6	13	7	18	2	15	0
Mars	13	9	12	10	15	3	12	0
Avril	20	5	12	10	21	6	11	9
Mai	19	4	15	9	20	1	16	4
Juin	16	1	13	10	16	9	14	1

Canal de Grenville.

État indiquant la profondeur de l'eau sur les bucs des écluses nos 3 et 7 du canal Grenville, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Ecluse n° 3, busc inférieur.				Ecluse n° 7. busc supérieur.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1895.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.	pds	pcs.
Juillet	17	9	14	8	15	8	11	10
Août	14	11	14	5	12	4	11	9
Septembre	14	10	13	7	12	0	10	6
Octobre	13	6	13	3	10	7	10	2
Novembre	14	8	13	3	12	0	10	2
Décembre	18	6	14	6	16	6	11	10
1896.								
Janvier	25	0	18	0	16	6	14	0
Février	25	6	23	0	14	0	13	2
Mars	24	6	18	0	13	4	12	0
Avril	25	10	17	0	22	3	11	8
Mai	24	7	20	0	16	4	21	0
Juin	20	4	17	2	17	0	14	4

Canal Lachine.

État des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1895.			$ c.	$ c.	$ c.
18 juillet..	Barge "Sultan".....	D. Anderson....	4 00	.....	4 00
11 sept. ..	Steamer "Shickluna".....	Doré et Cie	20 00	.....	20 00
6 nov. ...	Chalan "Phillippe".....	N. Paul.....	4 00	.....	4 00
13 déc. ...	Barge "Michigan".....	D. Anderson.....	4 00	.....	4 00
do ..	do "Erie".....	do	4 00	.....	4 00
do ...	do "Arab".....	do	4 00	.....	4 00
1896.					
4 juin ...	Goélette "Arlina".....	J. Frenette.....	.....	5 00	5 00
					45 00

J. O'NEILL,
Percepteur.

Canal Chambly.

État des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1895.			$ c.	$ c.	$ c.
21 août. ..	Bateau "S. M. Weed".....	D. Surprenant.....	5 00	.....	5 00
7 sept. ..	do "Nettie".....	J. Mylott.....	.....	5 00	5 00
4 nov. ...	Barge "Negociant".....	U. Laroche.....	.....	1 50	1 50
9 do ...	do "T. Cormier".....	B. Cormier.....	.....	10 00	10 00
15 do ...	do "Nationale".....	Wm. Charland.....	2 00	8 00	10 00
					31 50

M. D. S. MARTEL,
Percepteur.

Canaux de Carillon et de Grenville.

État des amendes perçues durant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1895.			$ c.	$ c.	$ c.
19 août ...	Steamer "Maud".....	Cie de Navig. de la riv. Ottawa	.....	60 00	60 00
					60 00

CANAL DE LA TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
PETERBOROUGH, 4 juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre sous ce pli le rapport annuel sur les travaux confiés à mes soins pour l'exercice clos le 30 juin 1896. Le canal de la Trent est un terme qui s'applique à une série d'étendues d'eau entre la baie de Quinté, sur le lac Ontario, et la baie Georgienne, sur le lac Huron, lesquelles dans leur condition actuelle ne forment point cependant une navigation continue. Le canal en question a d'abord été commencé par le gouvernement impérial vers l'année 1835, et il a même voté l'argent nécessaire à son parachèvement, mais la somme a été ensuite dépensée pour réprimer la rébellion de l'année 1837. Une somme considérable d'ouvrage fut faite, et les étendues d'eau en question rendues navigables ont toujours été utilisées depuis. La distance entre la baie Georgienne et le lac Ontario par la ligne de navigation projetée est d'environ 200 milles, dont 15 à 20 milles seulement seront un canal réel, le reste se composant de lacs et de rivières canalisés. Quand on aura terminé les deux divisions actuellement en voie de construction l'on aura une étendue navigable d'environ 160 milles de navigation directe, outre à peu près le même parcours de navigation latérale depuis les Chutes de Heeley sur la rivière Trent jusqu'aux ports du lac Simcoe.

ENTRETIEN,

La navigation s'est fermée sur le bief central le 21 novembre 1895 pour se rouvrir le 20 avril 1896. Sur le bief inférieur la navigation s'est fermée le 22 novembre 1895 et s'est rouverte le 18 avril 1896. Rien n'a arrêté la navigation dans le cours de la saison. L'eau s'est maintenue dans les biefs à une bonne hauteur navigable. Le nombre total des éclusages a été de 3,743. Cela ne représente cependant pas complètement le trafic du canal, car sur quelques-unes des plus longues étendues d'eau les routes régulières ne traversent aucune écluse, de sorte qu'il n'y est tenu aucune note de la navigation. Il y a sur le bief central 25 steamers qui naviguent entre Lakefield et le lac Balsam, et sur le bief inférieur entre Peterborough et les Chutes de Heeley, sept.

RÉPARATIONS.

Les réparations suivantes ont été faites:

Peterborough.

On a reconstruit en entier et couvert de gravier le barrage latéral, en sorte que l'on n'éprouve maintenant aucune peine à retenir l'eau au niveau navigable. Les murailles de l'écluse ont été jointoyées et l'on a donné une couche de peinture aux portes. Il a été aussi construit de nouvelles plates-formes à l'extrémité d'aval de l'écluse pour l'usage de ceux qui font fonctionner les portes. On a aussi également réparé le mécanisme d'ouverture et de fermeture des portes.

Buckhorn.

Le hangar de cette station a été complètement recouvert de gravier.

Chutes de Fénelon.

Le chemin a été construit en arrière de l'écluse afin de donner accès au quai de la rue Colborne.

Il a été également fait de menues réparations aux stations suivantes: Bobcaygeon, Lovesick, Burleigh, la pointe de Young et Hastings.

REVENU.

Deux maries-salopes et un chalan ponté ont été construits à Lakefield à l'entreprise par H. Walters, Lindsay.

Hastings.

Un nouveau déversoir a été construit dans le barrage avec une ouverture de 26 pieds et 7 pieds de profondeur. Ce déversoir sert à protéger lors de la crue des eaux les terres en culture situées sur les rives. Il faudra encore faire autre chose pour permettre à l'eau de s'échapper, au printemps.

Crique Emily.

La crique a été creusée et redressée afin de permettre aux allèges de monter plus haut pour prendre des chargements de grain, etc.

Bobcaygeon.

L'entrée d'aval de l'écluse a été draguée et une pile de dérivation construite. Cela a beaucoup amélioré l'entrée.

LEVÉS DE PLANS.

Le levé des plans des sections 2 des divisions de Peterborough-Lakefield et de Simcoe-Balsam a été terminé. Le droit de passage nécessaire dans ces deux sections a été acheté et payé sur presque tout le parcours.

Conformément à vos instructions on s'est mis à faire le levé des plans des divisions de Trenton-Frankford et de Couchiching-Baie-Georgienne, et à la fin de l'année les travaux n'étaient pas encore terminés.

CAPITAL.

Entre Balsam et le lac Cameron il y a dans la rivière un haut-fond où l'eau n'a pas plus de 3 pieds et demi de profondeur, le fond consistant en roc. On est actuellement à creuser un chenal de 4,600 pieds de longueur et de 90 pieds de largeur avec une profondeur de 7 pieds. On est occupé dans le moment à forer le roc, et après que celui-ci aura été pétardé les fragments en seront dragués. Treize mille trous ont été percés et il faudra en pratiquer encore à peu près mille. Si l'on n'avait pas fait ces travaux la navigation entre le lac Balsam et les lacs d'aval aurait été interceptée.

CONSTRUCTION.

Section n° 1, division de Simcoe-Balsam.

Les travaux sur la section n° 1, division de Simcoe-Balsam, ont été commencés par l'entrepreneur, Andrew Onderdonk, le 22 avril 1895, et ont été poursuivis sans interruption jusqu'à la fin de l'exercice. Les excavations dans le roc sont à peu près à moitié terminées: quantité excavée, 200,000 verges cubes. Le creusage dans la terre est achevé pour les deux tiers environ: quantité excavée, 160,000 verges cubes.

Cette entreprise coûtera à peu près $475,000. Aucun ouvrage en dehors des excavations, sauf l'exhaussement des routes et des ponts, n'a été fait. Une petite quantité de bois a été livrée. Il reste à construire: deux piles d'entrée, deux barrières de protection, deux barrages régulateurs, des piles en béton pour un pont tournant à voitures et à piétons, un pont à haut niveau aussi pour voitures et piétons et un pont de chemin de fer. Les travaux sur cette section ont été jusqu'ici exécutés d'une manière très satisfaisante.

Section n° 1, division de Peterborough-Lakefield.

Les travaux sur cette section ont été adjugés à MM. Brown, Love et Aylmer. Ces derniers se sont mis à l'œuvre le 19 août 1895, et depuis cette date les travaux ont été poursuivis sans interruption. Pendant l'hiver on a creusé dans le roc. A la fin de l'année, 13,000 verges cubes de roc et 42,000 verges cubes de terre avaient été enlevées. A part cela, on n'a fait que construire des ponceaux sous les chemins et donner à ceux-ci la déviation voulue. La fosse pour l'écluse n° 4 a été préparée pour recevoir le béton. On est à mettre en place l'outillage pour préparer et distribuer le béton. Il reste encore à construire : 5 écluses en béton, avec portes complètes, 4 barrages à pertuis, une barrière de protection, deux piles d'entrée et des culées pour un pont à Lakefield.

Les travaux marchent d'une manière très satisfaisante sur cette section.

Section n° 2, division de Peterborough-Lakefield.

Les travaux sur cette section ont été adjugés à Corry et Laverdure. Ceux-ci ont commencé les opérations le 21 mai. A la fin de l'année, il avait été enlevé 43,000 verges cubes de terre. Pendant le cours de l'année on a aussi construit des ponceaux sous les chemins et l'on a élargi la voie du chemin de fer Canadien du Pacifique aux abords du pont tournant.

Voici les ouvrages qu'il y a encore à faire : une écluse, avec portes complètes, les piles, les culées et les garde-fous pour trois ponts tournants à voitures et à piétons, un pont à haut niveau, un ponceau et un barrage à pertuis. Il faudra aussi du béton pour une écluse hydraulique.

Les superstructures pour les ponts et le ciment pour le béton ne sont compris dans aucun des contrats.

MATÉRIEL.

Dragueur "Otonabee".

Le dragueur *Otonabee* a été constamment en usage, l'année dernière, sauf durant les mois d'hiver. Le chenal en avant du quai à Lakefield a été nettoyé, les entrées d'amont et d'aval des écluses de Bobcaygeon ont été approfondies et élargies, le chenal de la crique Emily a été redressé. Au mois d'octobre, le dragueur a été conduit à Rosedale, où il a été employé jusqu'à la fin de l'année à excaver le chenal entre Balsam et le lac Cameron.

Deux maries-salopes et un chalan ponté, dont le besoin se faisait vivement sentir, ont été ajoutés au matériel de dragage.

Remorqueur "Empire".

Le remorqueur *Empire* a été employé pendant l'année à touer le dragueur *Otonabee*, à poser des bouées dans le chenal pour la navigation, à livrer du bois pour les divers travaux de réparation, à transporter du gravier pour étancher les barrages, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RICHD. B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef, chemins de fer et canaux,
Ottawa.

10—8½*

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum du niveau de l'eau à chacune des écluses du canal de la Trent pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

1895.

Localité.	Juillet.				Août.				Septembre.				Octobre.				Novembre.				Décembre.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Hastings	7	3	6	11	7	1	6	11	7	2	6	10	7	2	7	0	7	0	6	6	7	5	6	4
Peterborough	7	5	6	10	7	8	6	10	7	3	6	6	7	6	6	5	7	10	6	7	7	5	6	2
Lakefield	6	1	5	3	6	3	5	9	5	11	5	7	6	1	5	8	5	11	5	7	6	7	5	9
Pointe de Young	6	8	6	0	6	10	6	6	6	6	5	9	5	9	5	6	5	4	5	3	7	0	5	0
Chutes de Burleigh	5	6	5	5	5	3	5	2	5	5	5	0	5	5	5	1	5	8	5	0	..		.....	
Lovesick	6	1	5	9	5	9	5	6	5	5	5	3	5	4	5	0	5	4	5	0	....		.....	
Buckhorn	6	5	6	1	6	1	6	0	5	10	5	9	5	9	5	6	5	2	5	1	6	8	5	3
Bobcaygeon	6	10	6	6	6	9	6	7	6	5	6	0	6	1	5	8	6	3	6	0	6	10	5	4
Chutes Fénelon	6	1	5	10	6	4	5	8	5	2	5	0	5	3	5	1	5	0	4	7	5	9	5	5

1896.

Localité.	Janvier.				Février.				Mars.				Avril.				Mai.				Juin.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Hastings	7	2	7	1	7	0	6	11	7	1	6	6	9	11	6	8	9	10	7	5	7	0	6	4½
Peterborough	8	9	6	1	6	1	5	5	7	3	5	0	9	9	6	2	9	8	7	2	8	0	7	1
Lakefield	7	7	5	7	5	8½	5	0	5	2	5	0	8	9	5	3	8	1	5	8	6	0	5	9
Pointe de Young	8	1	6	6	6	5½	5	6	5	4	4	8	10	5	4	10	10	3	6	7	6	9	6	2
Chutes de Burleigh	5	8	5	5	5	3	5	0	4	10	4	8	6	5	5	6	6	2	5	6	5	9	5	4
Lovesick	7	0	6	2	..		....		.....		..		9	9	6	6	9	0	6	5	6	8	5	11
Buckhorn	6	9	6	2	6	1½	5	6	5	4	5	1	9	6	5	0	8	8½	6	5	6	9½	6	4
Bobcaygeon	6	6	5	6	5	8	5	7	5	8	5	0	7	6	5	3	6	11	6	9	6	11	6	8
Chutes Fénelon	5	5	5	3	5	3	5	2	5	7	5	4	8	2	5	3	6	6	5	9	6	1	5	10

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

CANAL RIDEAU.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
OTTAWA, 2 juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel des travaux exécutés sur le canal Rideau durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

La navigation s'est fermée à Ottawa le 30 novembre 1895.
do do Kingston-Mills le 20 novembre 1895.
do s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1896.
do do Kingston-Mills le 1er mai 1896.

Sur tous les biefs montant d'Ottawa jusqu'au bief de partage (lac Rideau d'en haut) l'eau a été maintenue de manière à donner continuellement la profondeur voulue sur les seuils des buscs, pendant toute la durée de la navigation.

Dans le bief de partage, toutefois, à cause de la sécheresse prolongée, l'eau est devenue si basse que vers la fin de la saison seuls les petits vapeurs et les chalans légèrement chargés ont pu passer la tranchée conduisant du lac à l'écluse de Newboro'.

L'eau dans le lac Ontario a aussi tellement baissé qu'à la clôture de la navigation, sur un parcours de 6 milles à partir de l'entrée d'aval du canal, à la station d'écluses de Kingston-Mills, jusqu'à la ville de Kingston, la navigation était presque impossible, surtout à l'endroit connu sous le nom de " Haut-fond du Panier " (*Basket Shoal*), à environ un demi-mille en aval des écluses.

La crue du printemps a été extraordinairement forte cette année; on n'avait jamais vu rien de pareil depuis 25 ans. Mais je suis heureux de pouvoir dire que, malgré que des dommages aient été causés par la glace et l'eau à divers endroits le long du canal, des réparations temporaires ont été promptement faites et la navigation n'a pas été retardée du tout.

L'hiver prochain, des réparations permanentes seront effectuées là où ce sera nécessaire; en attendant il n'y a rien à craindre.

Voici les principales réparations et les travaux qui ont été faits aux diverses stations d'écluses et aux ponts le long de la ligne de navigation :—

OTTAWA.

Le bassin de l'est ayant été loué à la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, dont la voie le traverse, se trouve fermé à la navigation. Le bassin de l'Ouest à partir du pont de la rue Maria jusqu'à la tête de la tranchée conduisant aux écluses a été nettoyé et de nouveaux quais ont été construits tout autour par la compagnie en question, aux frais de celle-ci, et depuis l'endroit en question, aux frais de celle-ci, et depuis l'endroit en dernier lieu mentionné jusqu'à l'entrepôt de Bate et Cie, un nouveau quai a été érigé par le ministère sous ma surveillance. La superficie navigable du bassin se trouve ainsi diminuée, mais d'un autre côté les bateaux ont beaucoup plus de facilités pour décharger leurs cargaisons et les lieux présentent une bien plus belle apparence. On a reconstruit une paire de portes d'écluses et les cadres des ventelles ont été réparés. Quatre nouvelles poulies de chaîne ont été posées aux écluses. Un nouveau poêle a été acheté pour la maison des éclusiers. Un trottoir a été construit pour les haleurs à partir du côté d'amont du pont des Sapeurs jusqu'à l'extrémité du nouveau quai en face de l'entrepôt de Bate. De menus réparations ont aussi été faites à la station.

PONT TOURNANT D'OTTAWA-EST.

Le tablier de ce pont a été refait à neuf avec des madriers de pin blanc de trois pouces.

PONT TOURNANT DE LA RUE BANK.

Les garde-fous des deux côtés des abords ont été reconstruits. Un tuyau a été placé entre le conduit d'eau de la ville et la maison du gardien du pont, et un évier ainsi qu'un tuyau de trop-plein ont été posés dans la maison en question.

ECLUSES DE HARTWELL.

Deux paires de portes d'écluses ont été reconstruites et l'on a eu besoin de 12 nouvelles poulies de chaîne. Une des maisons des journaliers préposés au service des écluses a été réparée et a été pourvue ainsi que la maison de l'éclusier d'un châssis double. Des poteaux pour une nouvelle clôture ont été plantés en avant d'une des maisons des journaliers le long du chemin, mais le fil métallique n'y a pas encore été posé. Le chemin de halage en amont de la traverse du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa a été élargi sur une étendue d'environ 200 verges. L'estacade de protection sur le lac de Dow a été remise en place, les ancres ayant dérapé.

ECLUSE DE HOGSBACK.

Le pont tournant qui traverse les écluses a été replanchéié avec des pièces de pin de 3 pouces. Une triple estacade de pièces de bois variant en dimension de 17 x 17 pouces et 12 x 12 pouces a été placée entre les brise-glaces situés en amont des déversoirs de trop-plein. Cette estacade a été brisée lors de la crue des eaux, le printemps dernier, mais seulement après qu'elle eût rempli le but pour lequel on l'avait établie en retenant les glaces jusqu'à ce qu'elles se fussent rompues en petits fragments. Quatre rangs de madriers ont été détachés par la glace de la pile d'appui d'amont du pont tournant, mais ce dommage a été promptement réparé. On a déposé de l'argile sur le grand barrage pour empêcher les fuites d'eau.

Le droit de passage à travers la réserve de l'artillerie, sur le bord de la rivière du côté de Gloucester, a été concédé à M. De Wand en échange de son chemin privé, qui part de la carrière de l'Etat et va jusqu'au barrage, ce chemin étant beaucoup plus commode pour le ministère et pour le public.

ÉCLUSE DES RAPIDES NOIRS.

Un nouveau caisson de 150 pieds de long, rempli de pierres, a été construit en aval du barrage pour remédier à l'affouillement causé par un contre-courant produit par l'un des déversoirs de trop-plein. Les piles d'amont des deux déversoirs de trop-plein ont été réparés. L'on a eu besoin de 6 nouvelles poulies de chaîne. Cette station a beaucoup souffert lors de la crue, mais des réparations temporaires ont été promptement faites et la navigation n'a pas été retardée. Les réparations permanentes voulues seront effectuées l'hiver prochain.

ÉCLUSE DE L'ILE LONGUE.

Le mur en arrière de l'écluse d'amont a été démoli et reconstruit en ciment. Les radiers du canal de décharge ont été pourvus de palplanches jointives de 10 pouces x 10 pouces x 24 pieds, et pour cela une nouvelle sonnette a été construite et ajoutée à la liste du matériel affecté au service du canal. La sonnette en question, vu son mode de construction, peut être facilement transportée d'un endroit à un autre. Afin de pouvoir enfermer les palplanches à sec, on a établi un batardeau sur le haut-fond du Cheval-Blanc. La maison de l'éclusier a été recouverte de bardeaux et de menues réparations ont été faites à la station.

PONT DE MANOTICK.

Ce pont n'a pas eu besoin de réparations cette année.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PONT WELLINGTON

Ce pont n'a pas non plus eu besoin de réparations cette année.

PONT DE BENNETT'S-LANDING.

De légères réparations ont été faites au tablier.

ÉCLUSE DES RAPIDES DE BURRITT.

La maison de l'éclusier a été réparée à l'intérieur, et de menues réparations ont été faites à la station ainsi qu'au pont.

ÉCLUSES DES RAPIDES DE NICHOLSON.

De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DE LA CARRIÈRE DE CLOWE.

Des pièces d'arrêt ont été achetées pour le déversoir de trop plein et de légères réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DE MERRICKVILLE.

Les deux murs de soutènement en moëllons à assises régulières, avec joints remplis de ciment de Portland, le long du côté ouest du chemin qui traverse les écluses, ont été terminés cette année; ces murs avaient été commencés l'année dernière en vertu d'un contrat avec M. M. Ryan, de Smith's-Falls. Une solide balustrade en fer a été posée sur les murs en question et un trottoir de 6 pieds a été construit en dedans de ceux-ci. On a reconstruit une paire de portes d'écluse. Les deux barrages du côté nord et du côté des déversoirs de trop-plein ont été réparés. L'hiver dernier, la tranchée dans le roc à partir de la tête des écluses jusqu'à la rivière, distance d'environ 1,350 pieds, a été creusée, au moyen de pétardement, de 18 à 24 pouces. Un barrage pour mettre à sec la tranchée a été établi à l'extrémité d'amont de celle-ci. Ces travaux ont été faits à la journée, et la tranchée est maintenant navigable, même à eau la plus basse, pour tous les navires qui passent sur le canal.

ÉCLUSE DES RAPIDES DE MAITLAND.

De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DES RAPIDES D'EDMOND.

On a reconstruit une paire de portes d'écluse. La maison de l'éclusier a été réparée et de légères réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES D'OLD-SLY.

Le chemin et les abords du pont tournant ont été exhaussés et réparés, et de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES COMBINÉES DE SMITH'S-FALLS.

Des fuites d'eau qui s'étaient produites dans le bassin ont été bouchées. De nouveaux cadres de ventelles ont été posés à l'écluse du milieu, et de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSE DÉTACHÉE DE SMITH'S-FALLS.

L'ancienne maison en pierre de l'éclusier a été démolie et remplacée par un cottage en brique d'un plan plus moderne; ce cottage, qui a été construit à l'entreprise par M. M. Ryan, a coûté $1,150. Le barrage de retenue a été reconstruit et exhaussé de 10 pouces; le niveau du bief d'amont se trouve ainsi plus élevé, ce qui permet aux bateaux de passer facilement sur les hauts-fonds de roches qui se rencontrent dans le chenal. Le remblai du chemin de la Lombardie a été réparé et de menues réparations ont été faites à la station. Un nouveau pont tournant a été construit au pied de l'écluse par contrat avec la compagnie dite " Weddell Bridge Co"., de Trenton; mais il faudra encore ériger un pont sur le canal de décharge et faire un chemin entre les deux ponts avant que la traverse soit complète.

ÉCLUSE DE POONAMALIE.

Neuf pièces d'arrêt ont été achetées pour le barrage situé à la tête de la tranchée d'amont. Deux cadres de ventelles ont été posés et de menues réparations ont été faites à la station.

PONT D'OLIVER.

La travée tournante fut dérangée par un chalan qui la frappa; mais elle fut promptement remise en place et la navigation ne subit aucun retard. Des bateaux transportèrent le public d'une rive à l'autre pendant que les réparations étaient à se faire.

BRANCHE DE PERTH.

Trois paires de portes d'écluses ont été reconstruites. Douze nouvelles poulies de chaîne ont été posées. Un nouveau magasin a été construit et de menues réparations ont été faites à la station. Dans la ville de Perth, le pont tournant de la rue Gore a été replanchéié. Les trois autres ponts n'ont pas eu besoin de réparations. Les quais du bassin seront prochainement replanchéiés.

ÉCLUSE DES " NARROWS."

On a déposé du gravier et des pierres sur la longue levée. Des débris qui se trouvaient en amont des portes supérieures ont été enlevés par un plongeur. L'argile bleue que l'on est actuellement à extraire de la tranchée de Newboro' est déposée par des chalans le long du barrage pour empêcher les fuites d'eau.

ÉCLUSE DE NEWBORO'.

Un barrage permanent a été construit à travers l'embouchure de la tranchée et pourvu de pièces d'arrêt en orme de 40 pieds. Les portes d'amont de l'écluse ont été renversées et les cèdres des ventelles ont été réparés. Un puits de 5 pouces a été creusé à une profondeur de 35 pieds dans le roc pour alimenter la maison de l'éclusier. L'hiver dernier, la tranchée sur une distance d'environ 2,200 pieds a été approfondie de 18 à 24 pouces au moyen de pétardement, les travaux ayant été faits à la journée. Cette tranchée a toujours été extrêmement difficile à passer dans les derniers jours de la saison de navigation, vu qu'elle est peu profonde et qu'elle fait partie du bief de partage, qui est toujours le premier à baisser. Les travaux exécutés l'hiver dernier permettront aux navires de naviguer dans ces parages sans difficulté à toutes les phases de l'eau. Une certaine partie du fond de cette tranchée composée d'argile bleue, n'a pas été draguée l'hiver dernier, le roc seulement ayant été enlevé; mais le dragueur est actuellement à creuser dans l'argile et tout sera terminé d'ici à environ trois semaines.

ÉCLUSE DE CHAFFEY.

Une nouvelle maison a été construite pour le journalier préposé à l'écluse. Le pont tournant et ses abords ont été réparés. Un puits de 5 pouces a été creusé sur une profondeur de 44 pieds dans le roc pour alimenter la maison de l'éclusier.

ÉCLUSE DE DAVIS.

Le seuil d'amont de l'écluse a été reconstruit par nos propres maçons; de menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DES CHUTES DE JONES.

Les portes de tête de l'écluse d'amont ont été réparées. Quatre nouveaux cadres de ventelles ont été posés et de menues réparations ont été faites à la station. Le pont tournant a été réparé. Le barrage de Morton, qui se trouve sous la surveillance de l'éclusier d'ici, a subi des réparations; mais il a été violemment secouée lors de la crue du printemps, et bien qu'il soit en assez bon état pour cette saison, il faudra le reconstruire l'hiver prochain.

ÉCLUSES DE BREWER'S-MILLS (EN HAUT).

Deux nouvelles poutres tournantes ont été posées aux portes. Les levées ont été réparées et de légères réparations ont été faites au pont ainsi qu'à la station.

ÉCLUSES DE BREWER'S-MILLS (EN BAS).

Le pont tournant et l'appareil qui le fait fonctionner ont été réparés. Cinquante verges cubes de gravier ont été déposées sur les chemins de l'écluse et du barrage. De menues réparations ont été faites à la station.

ÉCLUSES DE KINGSTON-MILLS.

Un nouveau magasin a été construit ici. Une nouvelle poutre tournante a été posée à une des portes. Les pertuis ont été réparés. Cent verges cubes de pierres ont été déposées sur les levées et diverses réparations ont été faites à la station.

Au printemps, les réparations ordinaires, consistant dans le jointoiement des murs des écluses, le peinturage des portes, etc., ont été faites par les éclusiers et les journaliers préposés aux écluses. La fourniture de 5,000 pieds cubes de madriers de chêne blanc a encore été adjugée à M. H. Harris, d'Ottawa. Deux cent sept barils de ciment de Portland ont été achetés de M. McRae, d'Ottawa, et environ cent barils de ciment de Hull ont été livrés par MM. C. B. Wright et Fils, de Hull, P. Q.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

La coque du dragueur *Rideau* a été calfatée d'un bout à l'autre. De nouveaux tirants ont été posés à la grue et la chaudière a été pourvue de tubes neufs. Des ancres en chêne blanc de 12 pouces x 14 pouces x 25 pieds ont été mises en place, et l'on a fait faire un nouveau manche de cuiller. Le remorqueur *Shanly* n'a eu besoin que de menues réparations, telles que peinturage, etc. Ce remorqueur ne peut pas faire le service lorsque la saison de navigation tire à sa fin, à cause de son fort tirant d'eau et du peu de hauteur des divers biefs. Il faudra l'allonger d'environ 15 ou 20 pieds et placer sa chaudière plus en avant, ce qui aura pour effet de diminuer son tirant d'eau et lui permettra d'aller n'importe où sans difficulté. Le dragueur a

été employé pendant tout le cours de la dernière saison à creuser la tranchée de Newboro' et l'entrée du lac. Tout le matériel de dragage, se composant d'un dragueur, de quatre chalans à clapets latéraux et d'une allège plate, sont en bon état.

Ci-joint se trouve un tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau pour chaque mois de l'année aux stations d'écluses d'Ottawa et de Kingston-Mills.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ARTHUR T. PHILIPS,
Ingénieur surintendant intérimaire.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

CANAL RIDEAU.

Tableau indiquant le maximum et le minimum de la hauteur de l'eau sur les seuils d'aval des écluses à Ottawa et Kingston-Mills, respectivement, pour chacun des mois de l'exercice clos le 30 juin 1896.

Ottawa.						Kingston-Mills.					
Maxima.			Minima.			Maxima.			Minima.		
	pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.		pds.	pcs.
1er juillet. ..	13	2	31 juillet.....	8	8	1er au 3 juill.	6	9	25 au 31 juillet	6	5
27 août. ...	9	5	3 août.....	8	5	1er au 14 août	6	5	10 au 31 août..	6	4
1er septembre	9	0	28 et 29 sept..	7	0	1er au 4 sept.	6	4	15 au 30 sept..	6	1
11 et 15 sept..	7	3	30 et 31 oct...	6	4	1er au 4 oct..	6	1	31 octobre....	5	7
26 et 27 nov...	8	0	6 et 7 nov....	6	1	1er au 11 nov.	5	7	27 au 30 nov...	5	9
31 décembre..	13	6	18 au 20 déc..	7	8	24 au 31 déc...	6	0	1er au 8 déc..	5	9
3 janvier. ...	15	2	31 janvier.....	11	0	1er au 6 janv.	6	0	20 au 31 janv..	5	10
1er février...	10	10	29 février.....	9	0	1er février...	5	10	29 février.....	7	2
26 et 27 mars..	9	8	5 au 8 mars..	9	0	1er au 5 mars	7	2	12 au 31 mars.	7	0
24 et 25 avril..	25	4	1er au 7 avril.	9	6	9 au 30 avril.	7	3	1er au 11 avril	7	1
1er mai ..	21	2	31 mai.	15	6	30 et 31 mai...	7	10	1er mai.....	7	3
11 et 12 juin...	16	4	30 juin.....	11	11	1er au 6 juin.	7	10	23 au 30 juin..	7	8

ARTHUR T. PHILLIPS,
Ingénieur surintendant intérimaire.

Bureau du canal Rideau,
Ottawa, 2 juillet 1896.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.

CORNWALL, 1er juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux d'agrandissement des canaux sous ma surveillance, pour l'exercice finissant le 30 juin 1896.

CANAL DE CONWALL.

(Ouvert au trafic en 1843.)

Le canal a une chute d'écluses totale de 48 pieds et sert à éviter les rapides du Long Saut.

Il s'étend vers l'ouest depuis la ville de Cornwall jusqu'au village de Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, sur un terrain allant en pente rapide vers le fleuve et se trouve beaucoup élevé au-dessus de celui-ci.

Les travaux d'agrandissement actuellement en marche comprennent le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal primitif, le renforcement et la protection des levées, la construction de nouvelles écluses plus vastes, de canaux d'alimentation, de ponts, etc., etc. En outre, et cela n'était pas inclus dans le contrat primitif, il y a la construction de barrages à travers le chenal du nord ou de l'île de Sheik, avec le déversoir régulateur nécessaire, etc., sur l'île, ces ouvrages étant destinés à améliorer le chenal et à remédier aux inconvénients que présentent les levées sineuses et imparfaitement construites qui se trouvent à l'ouest du village de Mille-Roches.

Comme aucun changement à l'alignement primitif n'avait été prévu dans le plan des travaux d'amélioration, l'attention du ministère fut attirée sur le fait que les navires de la classe pour laquelle le canal devait être agrandi auraient beaucoup de difficulté à y naviguer et que sur certaines courbes dans les sections n° 6 et n° 7, à l'ouest de Mille-Roches, il serait pratiquement impossible pour des navires d'une forte dimension de passer l'un à côté de l'autre.

L'agrandissement de l'entrée d'aval ou de l'est (section n° 1) a été commencé en 1876, et, sauf l'ancienne écluse n° 17, ainsi que le déversoir et le coursier des moulins, a été terminé en 1882.

La section n° 10 (entrée d'amont), qui avait été commencée en 1884, a été achevée en 1895.

En 1888, le reste des travaux nécessaires pour compléter l'élargissement du canal ont été adjugés à l'entreprise, et, à l'exception des sections n° 6 et n° 8, ne sont pas encore terminés.

En 1893, le contrat pour la section n° 4 a été modifié de manière à comprendre la construction des barrages de l'île de Sheik, qui sont à l'heure qu'il est presque achevés, et le contrat pour les sections nos 6 et 7, et certaines parties des sections nos 5 et 8, a été annulé.

ÉTAT des travaux actuellement en marche.

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Cornwall	2	Wm Davis et Fils	5 novembre 1888.
Ecluse n° 19	3	do do	do do
Maple-Grove	4	do do	do do
Barrage de l'île du Sheik		do do	19 juin 1893.
Mille-Roches	5	The Gilbert Blasting and Dredging Co	2 novembre 1888.
Moulinette	6	do do do	do do
Sand-Bridge	7	do do do	do do
Long-Sault	8	do do do	do do
Dickinson's-Landing	10	Jocks, Delorimier et Broder	7 avril 1884.

NOTE.—La section n° 2 comprend le parachèvement de la section n° 1. La section n° 4 comprend les barrages de l'île du Sheik. La section n° 8 est contiguë à la section n° 10.

On a retiré l'eau du canal le 15 mars 1896; le canal est resté à sec jusqu'au 30 avril suivant, ce qui a permis aux entrepreneurs de procéder aux travaux qui n'avaient pu se faire pendant le temps de la navigation.

C'est dans les carrières de Cornwall, de Maple-Grove et de Mille-Roches que l'on s'est procuré la pierre livrée pendant l'année.

Les travaux de maçonnerie, qui avaient été poursuivis pendant tout le cours de la saison de 1895 jusqu'à ce qu'ils eussent été arrêtés par la gelée au mois de novembre, ont été repris au mois de mars 1896 et continués sans interruption.

RÉSUMÉ DES TRAVAUX DE L'ANNÉE.

Section n° 2.

Durant l'été de 1895, un barrage a été construit en amont de l'ancienne écluse n° 18; le couronnement des assises du sommet de la maçonnerie ont été enlevés, reconstruits et exhaussés de 2 pieds pour correspondre avec les nouveaux biefs; les murs des écluses ont été réparés.

Pendant que le canal était à sec, au printemps de 1896, les plates-formes qui se trouvaient dans les renfoncements d'amont et d'aval de l'ancienne écluse n° 18 ont été enlevées et reconstruites. Les seuils des heurtoirs ont été renouvelés.

On a protégé au moyen de pierres les talus intérieurs des berges. Celles-ci ont été exhaussées à certains endroits et leur alignement a été corrigé.

Un petit quai a été construit en avant des ateliers du canal et la cour a été exhaussée et nivelée.

Le revêtement en pierres du talus extérieur de la berge à l'ouest de l'écluse n° 18 sont à peu près finis, mais en amont de l'écluse il y a encore beaucoup de nettoyage à faire.

Section n° 3.

L'excavation en amont et en aval du nouveau déversoir (écluse n° 19) a été complétée et l'on a commencé à se servir du déversoir en question.

Un barrage a été construit à travers la tête de la vieille écluse n° 19, et le couronnement ainsi que certaines parties de l'ancienne maçonnerie, là où c'était nécessaire, ont été enlevés et on est actuellement à les reconstruire. Pendant que le canal était à sec, au printemps, le renfoncement d'aval de l'ancienne écluse n° 19 a été nettoyé et les plates-formes ont été renouvelées.

L'année prochaine, de nouveaux seuils de heurtoirs seront posés et les plates-formes des seuils des heurtoirs d'amont seront renouvelés.

Les caissons à la tête et au pied de l'écluse ont été construits jusqu'au niveau de l'eau et lestés, mais ils ne sont pas encore terminés.

On a continué à protéger avec des pierres les talus intérieurs des berges. Celles-ci ont été exhaussées et leur alignement a été corrigé.

Les travaux d'excavation sur cette section sont presque terminés.

Section n° 4.

Les caissons de dérivation ou de l'ancienne et de la nouvelle écluse n° 20 ont été terminés, et l'on est actuellement à déblayer et à niveler le terrain autour des écluses et entre celles-ci.

Au printemps de 1896, pendant que le canal était à sec, l'arche de l'ancien ponceau, à Robertson, a été démolie jusqu'au niveau du nouveau fond et le reste de la levée du nord a été enlevé, de sorte que le chenal entre les écluses n° 19 et n° 20 a maintenant partout la profondeur voulue.

Le bief en aval de l'écluse n° 20 peut à présent être temporairement abaissé d'environ 3 pieds, ce qui permettra de protéger avec des pierres les talus intérieurs des berges.

Section n° 5.

Tandis que l'eau était hors du canal, au printemps de 1896, un grand nombre de cailloux qui se trouvaient au fond du canal, à l'est du pont, ont été forés et pétardés.

Deux dragueurs ont fonctionné sur cette section pendant l'année 1895 et ont fait assez de progrès. Il n'y a pas eu de dragage, cette année, attendu que les entrepreneurs sont obligés d'attendre que les ponts de Mille-Roches soient terminés avant de se mettre à enlever l'ancien ponceau. En attendant, les dragueurs seront employés sur la section 8 à nettoyer le fond du canal et à creuser le chenal.

Section n° 8.

Les travaux d'excavation sur cette section seront terminés cette année.

Section n° 10.

Le cahier final des frais relativement aux travaux sur cette section a été préparé et transmis au ministère.

Pile de l'entrée d'amont.

Le renouvellement de la superstructure de la pile de l'entrée, que Wm. Davis et Fils avait été chargés d'effectuer en 1895, a été achevé. Les travaux ont été exécutés de manière à ne laisser rien à désirer.

Barrages de l'île de Sheik.

Le déservoir régulateur (barrage d'aval), commencé dans le cours de l'automne de 1895, a été terminé au printemps pendant que le canal était à sec, et comme les barrages avaient été virtuellement achevés en 1895, l'eau a été introduite dans le nouveau chenal à l'ouverture de la navigation, le 1er mai 1896.

Le remplissage s'est effectué graduellement ; commencé à l'automne de 1895, il a été subséquemment contrôlé par des vannes posées dans l'ancien ponceau situé à Moulinette.

On est naturellement à draguer les entrées du chenal et tout sera fini dans quelques semaines ; l'on commencera alors à se servir du nouveau chenal.

Pont de Mille-Roches.

Ce pont remplacera les ponceaux ou tunnels qui se trouvent à Mille-Roches et à Moulinette et donnera accès de la terre ferme à l'île du Sheik ainsi qu'à l'ancien

village de Mille-Roches. Les travaux préliminaires pour la construction du pont en question ont été commencés à l'automne de 1895 et repris le 15 mars dernier, date où le canal a été mis à sec. La maçonnerie des piles et des culées a été commencée le 30 mars et terminée le 1er mai. La superstruction, que la compagnie dite " Dominion Bridge Co." a été chargée de faire, sera achevée, assure-t-on, le 15 juillet 1896.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

POINTE-FARRAN.

(Ouvert au trafic en 1847.)

Ce canal a à peu près ¾ de mille de longueur et a une chute d'écluses de 3½ pieds.

Il sert à éviter un court rapide en amont du village de la Pointe-Farran, situé à environ 5 milles à l'ouest du village de Dickinson's-Landing, tête du canal de Cornwall.

Un contrat pour ramener ce canal à ses dimensions primitives, savoir, 50 pieds de largeur au fond et 10 pieds de profondeur, a été passé avec la compagnie dite "Gilbert Blasting and Dredging Co ". Les travaux sont en marche et seront terminés sous peu.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

(Ouvert au trafic en 1847.)

La chute d'écluses sur ce canal est de 11½ pieds.

Le canal en question sert à éviter le rapide " Plat " et s'étend vers l'ouest depuis le village de Morrisburg jusqu'à la baie de Flagg, distance d'environ 3¾ milles.

Les travaux adjugés et actuellement en marche sont les suivants, savoir :—

Localité.	Section.	Entrepreneurs.	Date du contrat.
Morrisburg	1	Poupore et Fraser	26 janvier 1891.
Mariatown	2	Weddell Dredging Co	12 do 1891.
New Road	1	Poupore et Fraser	26 do 1891.

NOTE :—Le changement de l'alignement, à l'est de l'écluse n° 4, autrefois section n° 4, est compris dans la section n° 3.

L'agrandissement du canal a été commencé en 1884, sur la section n° 4, c'est-à-dire à l'entrée d'amont ou de l'ouest. Les travaux ont été achevés sur cette section en 1888.

Les travaux d'agrandissement en marche à l'heure qu'il est, comprennent le creusage et l'élargissement de l'ancien chenal, la construction d'une nouvelle écluse plus vaste, d'un canal d'alimentation, et d'une pile d'entrée au village de Morrisburg.

Section n° 1.

Cette section s'étend vers l'ouest le long du fleuve, en face du village de Morrisburg, et comprend l'écluse à d'ascension.

Depuis que les travaux ont été commencés, on a fait un changement à l'alignement projeté de l'extrémité d'aval de cette section en mettant la ligne centrale de la nouvelle écluse parallèle à celle de l'ancienne écluse n° 231, ce qui améliorera la direction de l'entrée du fleuve et permettra aux navires remontant le Saint-Laurent d'éviter le courant.

La fondation en béton et en bois de l'écluse a été commencée au mois d'avril 1895.

La maçonnerie de l'écluse proprement dite, qui avait été commencée au mois de mai, a été terminée dans le cours du mois d'août 1895, et la maçonnerie des murs de l'écluse a été achevée au mois de novembre suivant.

La maçonnerie du mur de soutènement du nord a été terminée au mois d'octobre 1895, et une solide balustrade en fer a été posée près de l'extrémité orientale, entre les murs Augusta et Stafford.

La maçonnerie pour le mur de soutènement du sud a été commencée au mois de mai 1896 et n'est pas encore finie.

Les pompes qu'on avait établies dans la fosse de l'écluse ont cessé de fonctionner le 19 de juin et ont été enlevées à la même date.

Le dragage de l'entrée d'aval a été repris au mois de mai 1896.

Le caisson pour la pile d'entrée a été commencé dans le cours du mois de juin et n'est pas encore terminé.

La pierre pour la maçonnerie de l'écluse a été extraite de la carrière de Mille-Roches, canal de Cornwall, et l'on a fait venir de l'île de Wolfe et de Belleville celle qui a servi à la construction des murs de soutènement et d'extension.

Les portes de l'écluse sont maintenant terminées et seront mises en place dans quelques jours.

Le drainage de l'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été repris le 13 mai 1896 et se poursuit actuellement.

Le caisson pour la pile qui doit être établie à l'entrée d'aval de la nouvelle écluse a été commencé le 8 juin 1896 et l'on y travaille encore à l'heure qu'il est.

Comme l'eau menace encore d'être basse, cet été, on est à faire des efforts pour que la nouvelle écluse, les murs d'extension et une partie suffisante du mur de soutènement du sud soient terminés le plus tôt possible de manière à permettre d'ouvrir un chenal à l'entrée d'amont de l'écluse pour établir la communication avec l'ancien canal, dont le creusage jusqu'au nouveau fond, sur une largeur limitée, a été commencé dans les premiers jours d'avril et achevé avant l'ouverture de la navigation.

Le batardeau qui se trouvait à l'extrémité orientale de la fosse de l'écluse a été enlevé et aussitôt que les portes auront été posées on pourra se servir de la nouvelle écluse.

Section n° 2.

Cette section commence à l'extrémité occidentale du village de Morrisburg et s'étend vers l'ouest jusque près de Mariatown.

Les travaux exécutés sur cette section consistent surtout en excavations.

Les travaux de dragage ont été terminés le 10 juillet 1895. Les matières extraites ont été employées à élargir et à renforcir les chemins de halage et les levées.

Le nivellement de la surface du chemin de halage et la réparation des talus de celui-ci ont été achevés le 30 juillet 1895, ce qui a mis fin aux travaux entrepris sur cette section.

Le cahier final des frais relativement aux travaux sur cette section a été préparé et transmis au ministère.

Section n° 3.

Cette section commence à une courte distance en amont de Mariatown et s'étend vers l'ouest jusque tout près de l'écluse de prise d'eau (n° 24).

Les travaux de dragage ont été poursuivis jusqu'au 3 décembre 1895, repris le 28 avril 1896, et sont en marche à l'heure qu'il est.

Le 28 novembre 1895, les œuvres mortes et les machines du grand dragueur *Sir Hector* ont été incendiées. Les dommages, qui ont été très considérables, ont été réparés pendant l'hiver de 1895-96. Le dragueur a recommencé à fonctionner sur la section n° 1 le 16 avril 1896.

Vers le milieu de novembre 1895, le creusage du chenal était terminé sur toute l'étendue de cette section.

Les matières enlevées par le dragueur sont employées à élargir et à renforcir le chemin de halage.

Lorsque le talus du nord eut atteint une hauteur suffisante pour dépasser le niveau de l'eau, des journaliers, qu'on a pourvus d'attelages, de charrues et de grattoirs, ont été engagés et ont travaillé jusqu'au 8 octobre 1895.

Le 14 août 1895, on a commencé à protéger avec des pierres la berge du nord et on a continué à ce faire, à mesure que les travaux d'excavation progressaient, jusqu'au 4 novembre.

Pendant le mois de mars 1896, un barrage en coffrage a été établi à l'extrémité d'aval de la section et le canal a été mis à sec afin de permettre de pétarder des matières dures et de gros cailloux que les dragueurs n'avaient pu enlever.

Section n° 4.

Les travaux sur cette section ont été achevés en 1888.

Ils comprennent la construction d'une écluse de prise d'eau (n° 24) et d'un canal d'alimentation ainsi que la formation de l'entrée d'amont du canal et du prisme sur une courte distance en aval de l'écluse.

Depuis l'achèvement des travaux, il a été nécessaire de changer l'alignement à l'extrémité d'aval de cette section afin de permettre d'établir la communication avec la section n° 3.

CANAL DES GALOPS.

DIVISION DE LA POINTE AUX IROQUOIS.

(Ouverte au trafic en 1847.)

Tel que construit d'abord, ce canal mesurait environ 3 milles de longueur, avec une chute de 5 pieds 7 pouces à l'écluse n° 25, dans le village des Iroquois, d'où il se prolonge vers l'ouest jusqu'à Presqu'Ile, servant à éviter le rapide de la Pointe aux Iroquois et d'autres courants rapides, comme à la Pointe Sparrow-Hawk, etc.

Environ dix ans après avoir été terminé, on lui a fait subir des changements importants. Ainsi, on a baissé de 3 pieds 2 pouces le busc inférieur de l'écluse n° 25, et pris les moyens de régulariser la profondeur de l'eau sur le busc supérieur, et comme conséquence dans le canal, en le reliant au moyen d'une levée construite dans la rivière avec le canal des Galops à la Pointe Cardinal (écluse n° 26).

Il n'y a dans cette division aucun ouvrage en marche pouvant faire l'objet d'un rapport. Au commencement de mai 1896, les levés de plans, etc., pour l'agrandissement de cette division étaient assez avancés pour justifier le ministère à demander des soumissions. Des avis furent publiés en conséquence, et, après plusieurs ajournements, le ministère donna avis, le 26 juin, que les travaux ne seraient exécutés que plus tard.

DIVISION DE LA JONCTION.

(Ouverte au trafic en 1856.)

La division de la Jonction commence à Presqu'Ile et s'étend en amont jusqu'à l'écluse n° 26, au village de Cardinal.

Le principal ouvrage qu'elle renferme est une levée d'environ 2½ milles de longueur, construite dans la rivière, qui relie les divisions des Galops et de la Pointe aux Iroquois, et qui par là, ainsi que nous l'avons mentionné, donne plus de profondeur d'eau et les moyens d'en contrôler le niveau dans le bief de la Pointe aux Iroquois.

La chute entre les deux canaux plus haut mentionnés est de 1 pied 7½ pouces.

Les travaux dans cette division ont été terminés en 1853.

Il n'y a dans cette division aucuns travaux en marche pouvant faire l'objet d'un rapport.

DIVISION DES GALOPS.

(Ouverte au trafic en 1846.)

Dans cette division, le canal (l'ancien canal des Galops) avait primitivement une chute d'écluse de 6 pieds 8 pouces, et s'étendait en amont depuis le village de Cardinal sur un parcours de 2 milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter et qui commence à environ 7 milles à l'est de la ville de Prescott.

Quelques années après que le canal fut terminé, la jetée a été prolongée en amont au moyen de coffrages et la chute augmentée de 11½ pouces.

Les nouvelles écluses des Galops (écluse de prise d'eau n° 27 et écluse d'ascension n° 28) se trouvent situées côte à côte et sont les écluses les plus à l'ouest sur la ligne de navigation du Saint-Laurent.

Entrée d'amont.—Les travaux actuellement en marche et dont MM. Murray et Cleveland ont l'entreprise, ont été commencés en 1889. Le contrat a été passé le 14 novembre 1888 et tout devait être fini le 15 juin 1891.

Les travaux comprennent la construction d'une écluse d'ascension communiquant avec le fleuve en aval du rapide, d'une écluse de prise d'eau et d'un canal d'alimentation ; la démolition de l'ancienne écluse de prise d'eau, etc., ainsi que le creusage, l'élargissement et le redressement du chenal, à partir de l'entrée d'amont jusqu'à la baie Ronde, distance d'environ un mille.

Le nouveau canal d'alimentation, les murs de soutènement, etc., communiquant avec l'écluse de prise d'eau, ont été achevés à l'automne de 1895.

Les travaux de forage, de pétardement et de dragage ont été poursuivis sans interruption à l'entrée d'amont ou de l'ouest de la section de même que les travaux de creusage et d'élargissement de l'entrée d'aval des écluses de prise d'eau et d'ascension, et les batardeaux ont été démolis.

Le dragage à l'écluse d'ascension (n° 28) est presque terminé et l'on est à construire les caissons qui serviront à prolonger l'entrée du sud.

Des caissons détachés ont été enfoncés à travers la baie Ronde à partir de la tête de l'écluse de prise d'eau et la superstruction est commencée.

Depuis la pointe de M. Laughlin jusqu'à la tête du canal, le chenal a été redressé par une ligne de caissons protégés des deux côtés par un talus de roches ; l'ancien ouvrage en coffrage qui part de la tête de la pile a aussi été protégé de la même façon et un mur solide en pierres dressées, formant la superstruction du côté intérieur (ou donnant sur le canal) de la pile, a été construit.

Il faudra encore prolonger la pile pour compléter l'entrée d'amont, et l'on est actuellement à construire des caissons à cette fin.

La pile en question sera étendue sur une longueur d'environ 300 pieds, et l'on croit que cela aura pour effet d'élever de 5 à 7 pouces le niveau sur le seuil de l'ancienne écluse de prise d'eau.

Les travaux ont été commencés sur la moitié sud du chenal vis-à-vis de l'ancienne écluse de prise d'eau et seront poursuivis aussi rapidement que possible de manière à ce que tout soit terminé à l'automne, saison où selon toute probabilité l'eau sera basse.

Les travaux sur cette section sont en général assez avancés. Des poteaux d'amarrage ont été posés ; les berges ont été protégées et leur alignement a été corrigé.

Il reste cependant une grande quantité de terre et de roc à draguer et il faudra démolir l'ancienne écluse de prise d'eau.

Pendant l'été et l'automne de 1895 l'eau a beaucoup baissé dans le fleuve, et l'ancien chenal dans le rapide des Galops est devenu dangereux pour les chalans chargés. Pour faciliter le passage de ceux-ci, les seuils des buscs de l'ancienne écluse de prise d'eau ont été arrachés et le batardeau à l'entrée d'aval de l'écluse d'ascension a été démoli, ce qui a permis aux chalans de descendre le canal jusqu'à l'écluse d'ascension et de prendre ensuite le fleuve au pied des rapides.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Depuis mon dernier rapport on a fait des levés de plans pour l'élargissement de la division de la Pointe-des-Iroquois (canal des Galops), et l'on est actuellement à en faire d'autres sur les divisions de la Jonction et des Galops.

Pour permettre d'établir la comparaison avec le chenal septentrional ou canadien, le levé hydrographique du chenal méridional ou du Rocher Plat (*Flat Rock*) a été fait et a démontré l'exactitude de mes études antérieures.

Relativement à l'extension projetée de la division de la Pointe-des-Iroquois vers l'ouest, des levés de plans minutieux ont été faits à Presqu'Ile et à Cardinal.

En outre, pendant que le fleuve était bas, on a examiné quelques-uns des principaux hauts-fonds que renferme le bief de Morrisburg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM. S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

DIVISION DU SAINT-LAURENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CORNWALL, 1er juillet 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel—pour l'exercice finissant le 30 juin 1896—sur les canaux de la division à laquelle je suis préposé, et qui s'étend du lac Saint-François à Brighton et au port de Presqu'Ile, sur le lac Ontario. Cette division comprend le canal de Cornwall, les canaux de Williamsburg et le canal Murray, y compris les biefs intermédiaires et le service des bouées se rattachant au chenal navigable en aval de Prescott.

Voici une description générale des ouvrages tels que primitivement construits :—

Le canal de Cornwall, terminé en 1843, sert à éviter les rapides du Long-Saut. Il s'étend de Cornwall à Dickinson's-Landing, distance de 11½ milles, et a une chute totale de 48 pieds.

Le bief de la Pointe de Farran a 4⅔ milles de longueur et sa chute de 1·58 pied.

Le canal de la Pointe de Farran, achevé en 1847, sert à éviter un court rapide s'étendant sur une distance de ¾ de mille à l'ouest de la Pointe de Farran. Chute d'écluse, 3½ pieds.

Le bief de Morrisburg a une longueur de 10½ milles. Chute, 8·75 pieds.

Le canal du Rapide Plat, terminé en 1847, commence à Morrisburg et va jusqu'à la baie de Flag, distance de 3 milles. Il sert à éviter le rapide des Iroquois et d'autres courants en amont de la pointe. Chute d'écluse, 5½ pieds.

La Jonction, terminée en 1856, commence à Presqu'Ile et s'étend jusqu'à Cardinal, distance de 2½ milles. C'est simplement une levée reliant le canal de la Pointe des Iroquois à celui des Galops. Chute, 1·60 pied.

Le canal des Galops, achevé en 1846, commence à Cardinal et s'étend sur une distance de 2¼ milles jusqu'à la tête du rapide des Galops, qu'il sert à éviter. Chute d'écluse, 7⅔ pieds.

Le nouveau chenal dans le rapide des Galops, terminé en 1888, s'étend en aval sur une distance de 3,300 pieds à partir de la tête du canal des Galops. La chute varie entre 3½ et 6 pieds, suivant la hauteur de l'eau dans le fleuve.

Le canal Murray, achevé en 1890, est situé à environ 75 milles à l'ouest de Kingston et consiste en un canal ou détroit artificiel d'à peu près 6 milles de longueur, reliant le haut du Saint-Laurent et la baie de Quinté au lac Ontario.

NOTE.—Les canaux de Williamsburg comprennent les canaux de la Pointe de Farran, du Rapide Plat de la Pointe des Iroquois, de la Jonction et des Galops, ainsi que le nouveau chenal dans le rapide des Galops. Les canaux de la Pointe des Iroquois, de la Jonction et des Galops s'appellent collectivement "canal des Galops".

CANAL DE CORNWALL.

La navigation, pour la saison de 1895, a été close le 7 décembre. Le canal, qui avait été mis à sec le 15 mars 1896, pour permettre de faire les travaux de construction voulus et les réparations nécessaires, a été ouvert au trafic le 30 avril suivant.

Vu la faible hauteur de l'eau dans le fleuve pendant les mois de septembre et d'octobre 1895, on a été obligé de couper l'eau aux moulins de temps à autre, et le 1er novembre l'approvisionnement d'eau pour les fins de fabrication a complètement cessé jusqu'à la clôture de la navigation, sauf pour les moulins à moudre, qui ont pu fonctionner après le 10 novembre.

Le 26 juillet 1895, les amarres du chalan *Kildonan*, qui se trouvait alors dans l'écluse n° 17, se brisèrent pendant que l'eau était introduite dans la chambre de l'écluse, et les quatre portes de celle-ci furent emportées. Trois des portes de l'écluse n° 15

furent aussi endommagées, et la navigation fut suspendue à partir de 4 heures du matin, le 26 de juillet, jusqu'à 2 heures de l'après-midi, le 31 du même mois.

L'appareil pour lever les portes "John Page", qui se trouvait dans le bassin en aval de l'écluse n° 17, fut entraîné dans le fleuve et complètement détruit.

Le nouvel appareil que MM. J. et R. Miller, de Cardinal, furent chargés de construire pour remplacer celui dont je viens de parler, est maintenant prêt à fonctionner et sera livré après qu'on l'aura éprouvé à Morrisburg, où l'on s'en servira pour poser les portes de la nouvelle écluse n° 23.

Le 25 novembre 1895, le tirant des portes d'aval du sud de la nouvelle écluse d'entrée n° 15 fut frappé par un navire et se brisa; la navigation ne fût pas pour cela arrêtée, mais l'on se servit des anciennes écluses, qui, heureusement, avaient été mis en bon état après l'achèvement des réparations aux fondations.

Le 28 novembre 1895, le bief entre les écluses n°s 20 et 21 fut mis à sec et fut laissé ainsi pendant 48 heures pour permettre de soulever un dragueur qui avait coulé bas dans le canal près du ponceau de Mille-Roches, mais la navigation ne fut pas retardée.

Le 29 juin 1896, le chalan *Bismarck*, chargé de grain, frappa le mur de soutènement en aval de l'écluse n° 21, et sombra vis-à-vis de l'entrée d'amont du chenal de l'île du Sheik, ce qui entrava la navigation pendant quelques jours.

A ces exceptions près, la navigation a été maintenue d'une manière assez satisfaisante, le tirant d'eau des navires ayant cependant été restreint à 8 pieds pendant le temps de l'eau la plus basse.

Les plates-formes des renforcements des anciennes écluses n°s 15, 16 et 17, et les seuils des heurtoirs de celles-ci ont subi des réparations considérables pendant la saison 1895, et les portes ont aussi été mises en bon état.

On a été autorisé à commencer immédiatement à faire les réparations voulues à la maçonnerie des murs des écluses, et il est probable que tout sera fini dans le cours de cette saison.

Trois paires de portes pour les anciennes écluses n° 15, n° 16 et n° 17 ont été réparées; on a renouvelé les passerelles et les balustrades des écluses en question. On a pu commencer à se servir de celle-ci au mois d'octobre 1895.

Une nouvelle guérite a été construite près de l'écluse n° 19. On se propose de bâtir d'autres guérites du même genre près de toutes les écluses et de tous les ponts.

Les travaux ordinaires de réparation et de renouvellement ont été exécutés dans les ateliers pendant l'hiver.

Du 15 mars au 30 avril 1896, alors que le canal était à sec, des réparations ont été faites aux vannes de l'ancienne écluse n° 16; deux nouvelles vannes ont été posées à la porte d'aval du sud de l'ancienne écluse n° 17, et les appareils pour faire fonctionner les vannes ont été réparés.

On a déposé une grande quantité de pierres en aval des radiers des déversoirs près des écluses n° 18 et n° 20, afin d'empêcher le fond d'être affouillé. Les écluses, les déversoirs, etc., etc., ont aussi été inspectés.

Des travaux importants de réparation et de renouvellement, auxquels il n'a pas été pourvu dans les prévisions budgétaires, sont nécessaires, comme suit:—

Le brise-glace au pied du canal.

Supports pour les pivots de toutes les portes des nouvelles écluses n°s 15 et 17; ceci nécessitera la mise à sec des écluses.

Le bureau du percepteur et les maisons des éclusiers à l'entrée d'aval ont besoin de réparations considérables.

Je soumets à votre examen la question de construire des maisons pour les éclusiers et les gardiens de ponts sur les emplacements de tous les nouveaux ouvrages, et aussi celle d'établir des déversoirs de trop plein pour les biefs entre les écluses n°s 18 et 20.

Personne n'a été mis à la retraite cette année.

On a dégarni les écluses de l'entrée d'aval et on les a préparées pour l'hiver.

Pendant la saison de navigation, les berges, les ponceaux et les fossés ont été tenus en bon état de même que les maisons des éclusiers et les guérites.

Le maximum de hauteur de l'eau pendant l'année à l'entrée d'aval de l'écluse n° 15 a été de 24 pieds (janvier 1896), et le minimum de 9 pieds 4½ pouces (mai 1895).

A l'écluse n° 21—l'écluse de prise d'eau—le maximum de hauteur de l'eau a été de 10 pieds 10 pouces (janvier 1896), et le minimum, de 6 pieds 1 pouce (décembre 1895).

Le maximum de hauteur de l'eau pendant la saison de navigation à l'écluse n° 21 a été de 9 pieds 11 pouces, et le minimum, de 7 pieds 4 pouces.

Les niveaux ci-dessus se rapportent aux seuils des buscs des anciennes écluses.

Les amendes suivantes ont été imposées dans le cours de l'année :—

21 décembre 1895.—Le capitaine du chalan *Riley*, pour avoir endommagé l'écluse n° 18, fut condamné à une amende de $5 par ordre du surintendant.

26 septembre 1895.—Le capitaine du chalan *Jean*, pour avoir endommagé l'écluse n° 17, fut condamné à une amende de $5 par ordre du surintendant.

14 octobre 1895.—Le capitaine du chalan *Eagle*, pour avoir endommagé l'écluse n° 20, fut condamné à une amende de $10 par ordre du surintendant.

1er novembre 1895.—Le capitaine du remorqueur *Bronson*, pour avoir refusé d'obéir aux ordres qu'il avait reçus dans le bief entre les écluses n° 20 et n° 21, fut condamné à une amende de $5 par ordre de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires des chalans *Adèle* et *Laura* durent payer $4 chacun pour le privilège de faire hiverner les chalans en question dans le canal en amont de l'écluse n° 17.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les diverses divisions de ces canaux, savoir, les canaux de la Pointe de Farran, du Rapide Plat et des Galops, ont été fermées à la navigation le 10 décembre 1895 et rouvertes pour la saison de 1896 le 1er mai courant.

Il n'est arrivé qu'un seul accident sur ces canaux durant l'année: le 13 juin 1896, le steamer *Spartan* frappa la porte d'aval de l'écluse n° 23, Morrisburg, et la navigation fut retardée pendant 36 heures.

L'abaissement extraordinaire des eaux pendant la saison de 1895 a sérieusement entravé la navigation, particulièrement à l'écluse n° 23 du canal du Rapide Plat. Les navires chargés allant en amont ont dû être halés une fois rendus au delà du rapide.

Des réparations ont été faites aux berges et aux ouvrages par le personnel.

Une paire de vieilles portes de l'écluse n° 27 ont été reconstruites dans l'atelier de Cardinal pour remplacer les portes d'amont de l'écluse n° 26, Iroquois, et sont maintenant prêtes à être mises en place.

Les bouées entre Prescott et Dickinson's-Landing ont été enlevées à la clôture de la navigation et remplacées au printemps par d'autres que l'on tenait en réserve.

CANAL DE LA POINTE DE FARRAN.

Ecluse n° 22.—Une paire de nouvelles portes, construites à l'entreprise par MM. J. et R. Miller, ont été posées à cette écluse, entrée d'aval, dans le cours du mois d'août 1895, et de menues réparations ont été faites à l'écluse en question.

Un contrat pour le renouvellement de la superstruction de la pile de l'entrée d'aval a été passé avec Kerr, Frères, et tout est maintenant terminé.

Vu la faible hauteur de l'eau dans le fleuve, un contrat a été passé avec la compagnie dite *Gilbert Blasting and Dedging Company*, pour le creusage du prisme de ce canal jusqu'à sa profondeur primitive. Les travaux commenceront incessamment.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Ecluse n° 23.—On a curé à diverses reprises le renfoncement d'amont de cette écluse, et de menues réparations ont été faites à celle-ci.

Ecluse n° 24—.De légères réparations ont été faites au déversoir et aux estacades qui se trouvent à la tête de l'écluse.

CANAL DES GALOPS.

Ecluse n° 25.—En examinant l'ancien pont tournant, on a constaté qu'il était pourri en plusieurs endroits; on l'a reconstruit pendant les mois de février et de mars 1896. Des réparations considérables ont été faites au quai situé en aval de la pile de l'entrée d'aval.

Les estacades dans la section de la Pointe aux Iroquois ont été temporairement réparées; il faudra les renouveler presque entièrement.

Ecluse n° 26.—Il a fallu curer souvent cette écluse; de menues réparations ont été faites aux portes.

On a cessé de se servir du pont tournant qui traverse cette écluse, attendu qu'il est dans un état dangereux; il sera nécessaire de le reconstruire.

Un contrat pour le renouvellement de la superstruction des piles de l'entrée d'aval a été passé avec la Compagnie manufacturière de Cardinal, et les travaux sont maintenant terminés.

Ecluse n° 27.—L'ancienne écluse de prise d'eau n° 27 a été abandonnée vers la fin de septembre 1895, et on a commencé à se servir de la nouvelle écluse. Au mois d'octobre suivant, les seuils des buscs ont été enlevés, ce qui a augmenté la profondeur de l'eau d'un pied. C'est aussi dans le mois d'octobre qu'on a commencé à se servir de la nouvelle écluse d'ascension aux rapides des Galops; les navires pesamment chargés qui descendaient le fleuve sont passés par cette écluse, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

Une nouvelle guérite a été construite entre les écluses.

Les portes de l'ancienne écluse n° 27 ont été enlevées et transportées dans l'atelier de Cardinal.

Les bouées entre Dickinson's-Landing et Prescott ont été enlevées à l'automne de 1895, réparées, peinturées et replacées dans le fleuve aux endroits voulus avant l'ouverture de la navigation.

Le bateau affecté au service des bouées a subi des réparations considérables pendant l'hiver.

De menues réparations ont été faites sur les lieux et dans les ateliers de Cardinal.

Les berges ont été surveillées avec soin et réparées là où c'était nécessaire.

Amendes imposées pendant l'année:—

1895	4 septembre	Steamer *Melbourne*	$ 5 00
"	"	Remorqueur *Nellie Reid*	5 00
1896	13 juin	Steamer *Spartan*	40 00

Le minimum de hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 23 a été de 4 pieds (décembre 1895), et le maximum, de 9 pieds 8 pouces (décembre 1895).

Le minimum de hauteur de l'eau sur le seuil de l'écluse n° 27 a été de 6 pieds 5 pouces (décembre 1895), et le maximum de 11 pieds 6 pouces (décembre 1895).

CANAL MURRAY.

Ce canal a été fermé à la navigation le 4 décembre 1895 et rouvert le 17 avril 1896; le service n'a pas été interrompu depuis cette dernière date.

Il n'est pas arrivé d'accidents et aucune amende n'a été imposée pendant l'année.

Il est passé 603 navires par le canal pendant l'exercice 1895-96.

Les ponts ont été réparés; les machines ont été nettoyées, etc. Tous les ponts ont besoin d'être peinturés.

Des poteaux d'amarrage en cèdre ont été posés partout où c'était nécessaire.

Pendant que l'eau était basse les fondations des piles d'appui occidentales du pont du chemin de Trenton et du pont du chemin de fer ont été affouillées et se sont quelque peu affaissées. Les dommages ont été réparés, l'automne dernier, et l'on est

actuellement à protéger le fond du canal avec des pierres pour que la chose ne se répète plus.

Des réparations considérables ont été faites à la fondation à pierres perdues du côté nord du canal, à partir du pont du chemin de Trenton jusqu'à la pile d'entrée de l'est, ainsi qu'à l'ouest du pont du chemin de Brighton.

Les berges et les fossés ont été tenus en bon état.

On a construit des hangars près du bureau du percepteur et un petit abri près du pont du chemin de Smithfield ; ces constructions ont été peinturées de même que le magasin avoisinant le pont du chemin de Brighton.

Il serait nécessaire d'ériger un débarcadère en face du bureau du percepteur, près du chemin de Smithfield.

Il faudrait des feux plus puissants à chacune des extrémités du canal pour indiquer le chenal dragué.

Somme toute, le canal se trouve en bon état.

Le maximum de hauteur de l'eau pendant l'année a été de 12 pieds 10 pouces, et le minimum de 10 pieds 4 pouces.

Vous trouverez ci-après un tableau indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau pendant l'année dernière dans chacun des canaux de ma division, ainsi qu'un état condensé du maximum et du minimum de hauteur de l'eau pendant la saison de navigation de 1891 à 1895, ces deux années comprises.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

TOM S. RUBIDGE,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Ingénieur en chef des canaux,
Ottawa.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de hauteur de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Canal Cornwall.				Canaux de Williamsburg.																Lac Ontario.			
	Ecluse n° 15.		Ecluse n° 21.		Ecluse n° 22.		Ecluse n° 23.		Ecluse n° 24.		Ecluse n° 25.		Ecluse n° 27.		Canal Murray.			
	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minin.	Maxim.	Minim.		
	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.	pds pcs.
1895.																		
Juillet	9 5	9 0	8 11	8 4	8 8	7 11	8 0	7 0	8 2	7 0	10 7	9 3	9 0	8 2	12 0	11 5		
Août	9 3	8 11½	9 2	8 4	8 4	7 8	7 6	6 7	7 5	6 8	9 10	8 11	8 6	7 11	11 8	11 5		
Septembre	9 ½	8 7	8 7	7 11	7 10	7 1	6 11	6 0	7 3	6 0	9 6	8 4	8 5	7 6	11 6	11 0		
Octobre	9 0	8 2	8 8	7 6	8 0	6 8	7 0	5 5	7 4	5 5	9 7	7 10	8 7	7 2	11 3	10 6		
Novembre	9 0	8 0	8 2	7 4	7 3	5 10	6 0	4 10	6 9	4 5	8 5	6 8	8 6	6 9	10 10	10 4		
Décembre	9 8	8 2	10 0	6 1	10 0	5 10	10 6	4 0	9 9	4 1	13 0	5 9	11 6	6 5	10 0	10 7		
1896.																		
Janvier	24 0	8 9	10 10	7 1	9 3	6 8	7 10	5 6	7 7	5 5	10 2	7 3	9 9	7 0	11 3	10 2		
Février	20 9	15 3	9 6	6 11	9 6	6 10	7 9	6 0	7 1	5 3	9 3	7 0	8 5	7 1	11 7	11 1		
Mars	20 9	16 7	9 3	7 10	9 0	7 4	7 3	5 3	6 9	5 5	9 2	7 2	8 4	7 1	12 0	11 2		
Avril	17 8	10 3	9 7	8 6	9 1	8 0	8 4	6 7	8 7	6 7	11 3	8 8	9 7	7 11	12 9	12 0		
Mai	10 2½	9 8	9 11	9 2	9 4	8 6	8 10	7 10	9 3	7 8	12 0	10 0	10 6	8 11	12 10	12 6		
Juin	10 0	9 7	9 7	9 2	9 0	8 5	8 11	7 10	8 7	8 0	11 5	10 0	9 6	8 11	12 8	12 1		

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent du mois de mai au mois de novembre, chaque année.

Année.	Canal Cornwall.								Canaux de Williamsburg.							
	Ecluse n° 15.				Ecluse n° 21.				Ecluse n° 22.				Ecluse n° 23.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pds.	Mois.	pds pds.	Mois.	pds pds.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.
1891	Mai	11 10	Nov	8 9½	Mai	11 11	Nov	8 2	Mai	10 11	Nov	7 6	Mai	11 1	Nov	7 0
1892	Août	12 1	Mai	9 4	Août	10 10	do	8 10	Juillet	10 3	do	7 10	Juillet	9 9	Mai	7 6
1893	Mai	12 5	Nov	9 7	Mai	11 9	do	9 0	Mai	11 2	do	8 3	Mai	11 1	Nov	7 1
1894	Juin	11 0	do	9 2	Juin	10 11	do	8 6	Juin	10 6	do	7 10	Juin	10 1	do	7 0
1895	Mai	9 10	do	8 0	Mai	9 4	do	7 4	Mai	8 9	do	5 10	do	8 0	do	4 10

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les canaux de la division du Saint-Laurent du mois de mai au mois de novembre, chaque année—*Suite.*

Année.	Canaux de Williamsburg.—*Suite.*												Lac Ontario.			
	Ecluse n° 24.				Ecluse n° 25.				Ecluse n° 27.				Canal Murray.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.	Mois.	pds pcs.
1891	Mai	12 0	Nov	6 9	Mai	13 11	Nov	9 0	Mai	12 0	Nov	8 0	Mai	14 9	Nov	11 5½
1892	Sept	10 0	do	7 0	Juillet	12 8	do	9 4	Juillet	10 3	do	8 3	Juillet	13 6	do	12 1
1893	Mai	11 2	Août	7 4	Mai	13 10	do	10 0	Mai	11 6	do	8 2	Juin	14 9	do	12 2
1894	Juin	10 5	Nov	6 9	Juillet	13 3	do	9 1	Juillet	10 9	do	9 1	do	14 0	do	12 2
1895	Mai	8 3	do	4 5	Mai	10 10	do	6 8	Mai	9 10	do	6 9	Mai	12 5	do	12 4

CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 3 septembre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur le canal de Welland et ses embranchements, pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Le nouveau canal a été fermé le 12 décembre 1895 et rouvert le 28 avril 1896.

L'ancien canal a été fermé le 14 décembre 1895 et rouvert le 27 avril 1896.

Voici quels sont les travaux qui ont été exécutés et les réparations qui ont été faites pendant l'année.

DIVISION N° 1.

De Port-Dalhousie à l'écluse de prise d'eau.

Havre de Port-Dalhousie.—Une nouvelle plate-forme avec marches a été construite sur le quai du bac pour correspondre avec le bas niveau des eaux du lac Ontario. Les caissons sur lesquels reposent les puisoirs d'entrée de l'ancienne écluse n° 1 ont été réparés, de même que les assises inférieures de la maçonnerie qu'ils supportent.

L'extrémité de l'ouvrage en coffrage situé au pied de l'ancienne écluse n° 1, à l'est, était dans un tel état de délabrement qu'il a fallu la reconstruire.

Ateliers, Port-Dalhousie.—La porte de l'écluse n° 2 a été réparée. Le chalan *Sir Charles* a été presque entièrement reconstruit et peinturé. Quatre nouvelles planches pour placarder les avis relatifs aux ponts tournants ont été faites et posées. Le chalan servant à lever les pièces de bois a été réparé, peinturé et calfaté. Dix petites tables ont été faites et placées dans les guérites. Les portes de rechange de la nouvelle écluse n° 1 ont été mises en bon état. La porte de rechange de l'écluse n° 3 a été transportée à l'atelier, réparée et posée au pied de l'écluse. Les deux portes au pied de l'écluse n° 3 ont été mises en bon état. Les crics hydrauliques ont été nettoyés et mis en bon ordre. De nouvelles échelles ont été faites pour les écluses et les ponts qui en avaient besoin. Les grands treuils établis sur le chantier et servant à mouvoir les portes, etc., ont été réparés. Le pont qui longe le chantier a aussi subi des réparations de même que le pont flottant d'hiver qui traverse le havre. On a fait le nombre de boulons nécessaire pour coiffer les pilotis enfoncés entre les écluses n° 1 et n° 2. Toutes les poulies de palans qui se trouvaient endommagées ont été mises en bon ordre. On a fait deux douzaines de manches de pics. Deux boîtes pour tombereaux à boue ont été construites. Tous les outils ont été affûtés et mis en bon état. On a réparé la pile située au pied de l'écluse n° 1, et on a peinturé le grand atelier ainsi que la citerne et sa plateforme.

Ecluse n° 1, bief et pont.—Deux cent trente-huit pilotis ont été coupés au-dessous du niveau de l'eau le long du chemin de halage flottant, et de grosses lisses en chêne ont été boulonnées aux pilotis. L'ouvrage en coffrage situé à la tête de l'écluse, du côté ouest, a été démoli et reconstruit au-dessus du niveau de l'eau ; le remplage en pierres a été ensuite replacé et de nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés. Les portes ont été pourvues de deux nouveaux câbles ; les rouleaux coniques et les roues hydrauliques ont été réparés. Trois boulons ; matrices en laiton et rondelles. Trois longs câbles, 90 pieds de chaîne de $\frac{5}{8}$ de pouce. Le plongeur a enlevé des obstructions de temps à autre. Les bigues dans les puits des chaînes ont été réparées. L'appareil pour mesurer les navires a été transporté du pied à la tête de l'écluse. On a démonté les chaînes au pied de l'écluse dix-sept fois lorsque l'eau du lac était très basse, on les a coupées huit fois et on a eu besoin de 9 pieds de chaîne de $\frac{5}{8}$ de pouce. Le trou à boue a été curé au moyen de la drague à bras, et un grand nombre de racines et de souches ont été enlevées. Les quatre portes ont été ajustées et les garde-fous autour des roues hydrauliques ont été renouvelés. Douze des vannes du grand déversoir ont été réparées et un montant à coulisse a été posé pour les rouleaux.

Ecluse n° 2 et bief.—Réparé les défenses. 1 long câble, 2 leviers d'embrayage et un embrayage, 4 poteaux d'amarrage, 5 rondelles en laiton, 1 roue à moyeu, 2 matrices en laiton. Obstructions enlevées sur le seuil par le plongeur. 2 engrenages intermédiaires, 1 pignon en bronze phosphoré, 1 vanne à coulisse. Inspecté 8 engrenages de roues et manchons. Ancien câble de sûreté enlevé et remplacé par une tringle de fer de 1⅜ pouce. Enlevé et remplacé les anciennes lisses, etc. Fait beaucoup de réparations aux machines, aux engrenages et à la boiserie.

Excluse n° 3, bief et pont n° 2.—Inspecté et mis en bon ordre 6 jeux d'engrenages sur les portes de tête, posé de nouveaux montants ainsi que de nouvelles lisses, et exhaussé le pont sur l'une des portes. 1 nouveau câble. Ajusté les 4 portes et posé 5 poteaux d'amarrage. Inspecté tous les engrenages du déversoir de trop-plein. Enlevé les deux portes au pied de l'écluse et remplacé celle-ci par d'autres. Posé un nouveau pont sur l'une des portes. Renouvelé les longuerines, 1 pignon, 1 matrice en laiton et 1 rondelle. Réparé les machines, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 4 et bief.—Ajusté les 4 portes et inspecté les engrenages. 3 poteaux d'amarrage, 2 matrices en laiton. Réparé les machines, les engrenages et la boiserie.

Pont n° 3.—Le tablier ainsi que les longuerines du pont et de ses abords ont été remplacés. Le mécanisme de fermeture a été réparé et les tirants ont été resserrés. Les heurtoirs ont été réparés de temps à autre.

Pont n° 4.—Les heurtoirs ont été réparés et tenus en bon ordre. Les tirants, les étais, etc., ont été resserrés. De nouveaux poteaux de fermeture ont été posés, et les crampous, etc., ont été tenus en bon état. Les défenses ont été réparées.

Ecluse n° 5 et bief.—Trois câbles, 1 nouvelle roue hydraulique, 12 manchons, 1 nouvel arbre de roue, 1 cadre pour rouleau conique et 3 rouleaux, 2 vannes à coulisse. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein, 2 matrices en laiton, et 2 rondelles. On a tenu les roues hydrauliques libres de glace. 1 pignon en bronze phosphoré, 1 gros poteau d'amarrage. Réparé la ferrure, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 6 et bief, et pont n° 5.—12 manchons en bois, 2 câbles. Reconstruit le pont du déversoir de trop-plein. Renouvelé les longuerines et le planchéiage du pont traversant le coursier et réparé le garde-fou du même pont. 2 matrices et rondelles en laiton, 1 entourage pour roue hydraulique. Réparé la ferrure, les engrenages et la boiserie.

Ecluse n° 7 et bief.—26 nouveaux manchons en bois, 1 câble, 3 arbres d'engrenages. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. 1 vanne à coulisse, 5 poteaux d'amarrage, 1 matrice en laiton, 1 boulon à œillet, 2 roues hydrauliques et entourages, 2 engrenages intermédiaires, 2 pignons en bronze phosphoreux, 3 vis d'arrêt en bronze, 1 cadre d'embrayage, et deux leviers, 1 vis de rappel.

Pont n° 6.—Réparé les chaînes, les boulons à œillet et les anneaux, les cames et les tirants ; resserré les boulons ; inspecté le mécanisme pour faire tourner le pont ; renouvelé et réparé les lisses des abords ; mis les pilotis en bon état.

Ecluse n° 8 et bief.—1 câble, 1 rondelle en laiton ; 2 boulons posés au pont d'une des portes ; 3 leviers d'embrayage, 1 pignon en bronze phosphoreux, 9 manchons en bois. Pont sur le déversoir de trop-plein démoli et un autre construit. 2 nouvelles roues hydrauliques, 6 vis à bois. Seuil réparé par le plongeur. 1 levier et support.

Ecluse n° 9 et bief.—Reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. 2nouveaux leviers, 2 roues hydrauliques et entourages. Plaque d'acier posée entre le manchon et la plaque tournante. Treuil enlevé et réparé puis replacé. 3 matrices et rondelles, en laiton, 3 câbles, 1 vanne à coulisse. 1 des poteaux d'amarrage baissé et solidement assujetti, et un autre redressé.

Pont n° 7.—Les lisses et les heurtoirs ont été réparés de même que les câbles au sommet du pont. Les boulons ont été resserrés et les câbles de suspension mis en bon ordre. Le mécanisme pour faire tourner le pont a été réparé.

Ecluse n° 10 et bief.—2 câbles, 1 nouvel arbre de cric, 3 matrices en laiton. Démoli et reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. 1 levier d'embrayage.

Pont n° 8.—Réparé les heurtoirs et les lisses des abords. Inspecté, resserré et réparé les tirants, etc.

Ecluse n° 11 *et bief.*—1 nouveau treuil pour ouvrir les portes, 1 pignon en bronze phosphoré. Refait à neuf le pont sur le déversoir de trop-plein. 2 câbles, 6 vis d'arrêt en bronze, 2 vannes à coulisse. Redressé et baissé 5 poteaux d'amarrage. 5 manchons en bois. Bouché une grande fente dans le réservoir. 1 nouveau pignon.

Ecluse° n 12 *et bief.*—Un nouveau levier d'embrayage, 2 câbles, 1 vis d'arrêt en bronze. Reconstruit le pont du déversoir de trop-plein. 3 roues hydrauliques, 1 entourage pour roue hydraulique, 35 manchons, 1 matrice en laiton, 10 cordes de pierres pour protéger les berges. Redressé et baissé 5 poteaux d'amarrage. Bouché une fuite dans le réservoir. 1 nouveau pignon.

Ecluse n° 13 *et bief, et pont n°* 9.—4 câbles, 1 pignon, 2 leviers d'embrayage. Démoli et reconstruit le pont du déversoir de trop-plein. Construit un pont à voitures et à piétons sur l'embouchure de l'étang. 2 matrices et rondelles en laiton, deux rideaux doubles et un rideau simple. Posé des plaques épaisses aux seuils des portes de l'écluse. 1 moyeu de roue, une nouvelle roue hydraulique. Redressé et baissé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 14 *et bief.*—2 câbles, 3 manchons, 4 matrices. Refait à neuf le pont traversant le déversoir de trop-plein. 2 pignons en bronze phosphoreux. Curé le fond de l'écluse. Posé des plaques aux seuils des portes de l'écluse. 3 vannes à coulisse, fermoirs de vannes. Curé le trou à vase. 1 levier, 2 rideaux simples et 2 doubles, 1 roue de rencontre, 5 cordes de pierre pour protéger les berges. Redressé et baissé 1 poteau d'amarrage.

Ecluse n° 15 *et bief.*—1 moyeu de roue hydraulique, 1 levier d'embrayage, 2 câbles, 2 pignons, 1 matrice. Reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. 4 manchons, 1 vis d'arrêt en bronze.

Ecluse n° 16 *et bief.*—4 roues hydrauliques, 2 câbles, 3 manchons, 1 vanne à coulisse. Réparé le revêtement en brocaille autour des bords du déversoir et le long du canal. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. 1 cadre de rouleau conique et 5 rouleaux coniques.

Ecluse n° 17 *et bief.*—4 manchons, 1 matrice, 1 vanne à coulisse, 3 câbles. Réparé les bords du réservoir. Curé les fosses. 1 hampe de pic, 29 cordes de blocaille déchargées le long des berges. Reconstruit le pont du réservoir de trop-plein.

Ecluse n° 18 *et bief.*—3 câbles, 1 roue hydraulique, 6 manchons en bois. Curé les fossés de surface des deux côtés et pratiqué des tranchées pour la blocaille. Un levier d'embrayage, un manchon d'embrayage et de désembrayage. Reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. Posé de la blocaille. 2 entourages pour roues hydrauliques, 4 cordes de pierres déchargées le long des berges. Une matrice et 2 rondelles.

Ecluse n° 19 *et bief.*—Cinq matrices, 4 câbles, 1 manivelle pour vanne, 10 manchons. Bouché une grande crevasse dans le déversoir. Une roue hydraulique. Curé tous les fossés de surface des deux côtés. Deux rondelles en laiton. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. Redressé et baissé 2 poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 20 *et bief.*—Deux câbles, 2 poteaux d'embrayage, 1 vanne à coulisse. Curé tous les fossés d'égouttage du côté nord des berges et des réservoirs. Reconstruit le pont sur le déversoir de trop-plein. Une nouvelle roue hydraulique, 7 manchons. Réparé le pont sur une des portes. Déposé 2½ cordes de pierres le long des berges du canal pour empêcher qu'elles ne s'affouillent. Une matrice en laiton, 1 pignon en bronze phosphoré.

Ecluse n° 21 *et bief.*—Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Bouché de grandes fentes dans les réservoirs et pratiqué un fossé au pied du talus. Posé deux poteaux d'amarrage, 2 câbles, 2 engrenages intermédiaires, 18 manchons. Nettoyé les fossés du côté nord des berges. Reconstruit le pont du déversoir du trop-plein. Une nouvelle roue hydraulique, 1 vanne à coulisse, 3 cordes de pierres déposées le long des berges. Un manchon en fonte, 2 matrices en laiton et rondelles aussi en laiton. Construit un nouveau pont sur les portes de l'écluse.

Ecluse n° 22 et bief.—Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Posé un poteau d'amarrage. Réparé les heurtoirs à la tête de l'écluse et posé 8 anneaux et 3 boulons à œillet, 1 roue hydraulique, 3 manchons, 2 vannes à coulisse. Reconstruit le pont du déversoir de trop-plein. Un pignon, 1 manivelle, 1 levier et support. Redressé et baissé 2 poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.—Six nouveaux câbles, 2 matrices en laiton, 1 vanne à coulisse. Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Réparé le mur du fossé le long du canal. Refait à neuf le pont sur le déversoir de trop-plein. Cinq cordes de pierres pour protéger les talus, 1 roue hydraulique et entourage, 12 manchons.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Une tige de tiroir, 1 pignon en bronze phosphoreux, 9 manchons en bois, 1 matrice et 1 rondelle en laiton. Enlevé des obstructions entre les portes de l'écluse et les seuils. Curé les fossés et réparé les berges. Réparé la clôture le long du côté est du canal. Posé un nouveau tableau d'avis. Renouvelé le planchéiage et les longuerines de l'abord oriental du pont tournant; nouveau garde-fou posé. Refait à neuf le pont du déversoir de trop-plein. Construit un nouveau pont sur l'une des portes de l'écluse. Deux câbles, 1 poteau d'embrayage et de désembrayage, 2 vannes à coulisse. Etabli une nouvelle traverse de 28 pieds. Cinq poteaux d'amarrage.

Pont du chemin de fer du Grand-Tronc, n° 11.—Les heurtoirs et les lisses ont été tenus en bon état. De nouvelles pièces de bois ont été posées sur les berges aux extrémités des entretoises. Le pont a été inspecté d'un bout à l'autre. Les boulons, étriers, entretoises et tirants ont tous été ajustés. De nouveaux câbles ont été posés.

Ecluse n° 25 et bief.—Enlevé des obstructions entre les portes et les seuils de l'écluse. Deux câbles, menues réparations.

En général.—Toutes les machines et tous les engrenages se rattachant aux portes des écluses, aux déversoirs et aux ponts tournants ont subi les réparations voulues. De nombreuses obstructions ont été enlevées par le plongeur dans les écluses. Les lisses, pièces de protection, etc., de toutes les écluses ont été tenues en bon ordre. Les berges du canal ont été nivelées et les fossés tenus en bon état. Toutes les mauvaises herbes qui se trouvaient sur la propriété de l'Etat ont été coupées et brûlées.

Division n° 2.

De l'écluse de prise d'eau au pont Welland.

Pont n° 13.—Réparé les heurtoirs qui avaient été endommagés par un navire. Remplacé les heurtoirs de la pile centrale et des abords par des lisses en chêne de 12 x 16. Réparé les dommages causés aux lisses par le steamer *Frost*.

Pont n° 14.—Vissé diverses pièces. Peinturé le pont et ses abords. Réparé aussi les appuis et les crampons du pont.

Pont n° 15.—Inspecté et mis en bon ordre le mécanisme servant à faire tourner le pont.

Pont n° 16.—Reconstruit le bâti de la potence. Renouvelé le tablier et transporté les vieux matériaux au chantier. Réparé le chemin de halage au sud du pont. Réparé et renouvelé les pilotis et les lisses des abords et de la pile centrale. Réparé les abords et vissé la ferrure.

Pont n° 17.—Etabli une nouvelle fondation en bois et posé un nouveau tableau d'avis. Réparé le tablier du pont et vissé la ferrure. Enlevé des pierres dans le bief n° 19, ancien canal, et construit un nouveau ponceau à travers le chemin de Quaker. Raclé à diverses reprises les berges du canal à partir de l'écluse de garde jusqu'à Welland. Réparé le chemin de halage en maints endroits le long de la Tranchée Profonde (*Deep Cut*); curé les fossés, et construit de nouveaux ponceaux. Reconstruit les musoirs du pont de halage au sud de la Tranchée Profonde et rempli les parties affouillées avec de gros caillous; jointoyé les murs avec du ciment de Port-

land et réparé le pavage du chemin. Démoli le vieux pont sur la crique de Bell, Port-Rnbinson, et transporté les débris (dans un chalan) au chantier des portes. Peinturé le pont tournant sur l'écluse de Port-Robinson et réparé le tablier. Réparé la berge, construit un mur en pierre sèche et posé des palplanches du côté sud du canal d'alimentation d'Allanburgh. Enlevé des billes, du bois flottant et des souches dans le bief de partage. Démoli et reconstruit le vieux pont sur le fossé de Brown, à l'endroit où ce fossé se déverse dans la rivière Chippewa; refait à neuf les abords ainsi que les murs en pierre sèche de chaque côté. Bouché des fuites d'eau dans trois des ponceaux de la section de la Tranchée Profonde, et construit de nouveaux ponceaux dans cette section. Posé des poteaux d'amarrage près des ponts n° 13 et n° 14. Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau au sud des ponts n° 13 et n° 14. Rempli avec de la vase les culées du bassin de radoub de Port-Robinson. Réparé les ponts d'hiver flottants à Port-Robinson et à Welland et remis ces ponts en place. Réparé le chemin de halage au nord et au sud du pont n° 15 et construit un nouveau ponceau. Reconstruit les musoirs du pouceau en pierre à Bell's Creek. Dégréé le bateau *Hanlan*, pompé l'eau qui s'y trouvait et serré son gréement. Enfoncé des pilotis et construit un batardeau près du bassin de radout de Port-Robinson. Attaché avec des chaînes les portes de l'écluse de Welland lors de la crue des eaux. Dégagé de la glace la marie-salope à Port-Robinson et pompé l'eau qui s'y trouvait. Construit un nouveau pont à voitures et à piétons au sud du pont n° 16; pratiqué un fossé entre la route et le chemin de halage; enlevé le vieux ponceau et remplacé celui-ci par un pont; érigé un mur de soutènement en bois entre les deux ponts—enduit de corroi le mur en question, posé des palplanches et mis du remplage de chaque côté. Construit un mur en pierre sèche et réparé la berge sur une longueur de 300 pieds en aval du canal d'alimentation à Allanburg. Réparé le ponceau en pierre au nord du pont n° 16. Rempli les abords du pont à l'embouchure du fossé de Brown. Refait les fondations des murs en pierre et réparé le pavage du ponceau à Bell's Creek. Erigé une clôture en planches de 50 pieds près du nouveau pont d'Allanburg. Pratiqué un fossé de 600 pieds en arrière du chemin du halage au nord du pont n° 14. Pratiqué un fossé de 800 pieds au sud du pont n° 13, côté ouest. Creusé une fosse d'aisance en aval du pont d'Allanburg. Posé de nouveaux poteaux et remis en place la porte à travers le chemin de halage près du pont n° 13. Réparé les manivelles et les chaînes des portes de l'écluse de Port-Robinson et posé une nouvelle barre de poussée à celle-ci. Rempli le vieux ponceau en bois traversant le chemin de halage au nord du pont n° 16.

DIVISION N° 3.

Du pont Welland à Port-Colborne.

Pont n° 18.—Des réparations ont été faites par la compagnie "M. C. R. R. Co."

Pont n° 19.—Renouvelé les tabliers et les longuerines du pont et de ses abords. Réparé le tablier du pont traversant l'écluse d'alimentation à la Jonction. Réparé les engrenages du pont. Fait et posé un nouveau bloc d'arrêt; construit un nouveau pont-écluse et réparé les lisses.

Pont n° 20.—Réparations faites par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Traverse d'Air Line.—Dragué à la main le long de la berge du canal et coupé les pilotis pour correspondre avec le niveau de l'eau basse. Posé une nouvelle chaîne à travers le canal. Fait de menues réparations au bac. Désarmé le bac pour l'hiver; posé le pont flottant et dégagé celui-ci de la glace de temps à autre. Gréé le bac au printemps. Réparé, calfaté et peinturé le bac. Réparé le treuil et le heurtoir; labouré et raclé la côte formant l'abord occidental de la traverse.

Pont n° 21.—Renouvelé en partie les tabliers et les longuerines du pont et de l'abord occidental. Fait et posé un nouveau bloc d'arrêt et réparé les heurtoirs ainsi que les lisses.

Pont n° 22.—Réparations faites par la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc.

Pont n° 23.—Renouvelé les planches du tablier et les longuerines qui étaient détériorées.

Ecluse de Port-Colborne.—Le plongeur et ses aides ont enlevé à diverses reprises des pierres qui se trouvaient au fond de l'écluse. Remplacé les pièces de bois servant à maintenir en place la porte submergée.

Havre de Port-Colborne.—Sondé le chenal, dragué sur toute l'étendue de la barre de sable et posé des bouées pour guider les bateaux. Enlevé les bouées à la clôture de la navigation. Entrée du havre débarrassée par le plongeur des pierres qui s'y trouvaient. Réparé les lisses de la pile occidentale et les murs du bassin. Baissé le quai du bac pour correspondre avec le niveau de l'eau basse. Réparé la pile orientale ; posé de nouvelles pièces de bois et mis du remplage. Posé des tirants entre les murs et les portes de l'ancienne écluse de Port-Colborne. Désarmé le bac et les bateaux pour l'hiver. Ramassé du bois flottant après une tempête. Réparé, calfaté et peinturé le bac.

Conduit le bateau à outils à Allanburgh pour réparations, et retiré nombre de billes, etc., du fond du chenal. Curé les fossés. Renouvelé plusieurs poteaux d'amarrage entre Welland et Port-Colborne. Réparé les heurtoirs. Repris en sous-œuvre avec des pièces de chêne les parties des murs de soutènement en pierre sèche qui s'étaient dégradées sous l'action de la gelée, etc., et bouché avec des pierres les crevasses qui s'étaient produites dans les murs en question. Réparé les talus du canal. Remplacé plusieurs ponceaux. Réparé et renforcé le pont du déversoir de trop-plein à la Jonction. Posé des barrières à travers le chemin de halage entre Welland et la jonction du canal d'alimentation ; fait un radeau pour la drague à main et enlevé des barres dans le coursier de Welland. Reconstruit le pont à la ligne de démarcation entre Humberstone et Welland ainsi que le pont à la ligne de démarcation entre Crowland et Humberstone, côté ouest. Construit un pont et revêtu de pierres les talus adjacents au nord du ponceau de Lyons Creek, côté ouest. Débarrassé l'embouchure de l'arrière-fossé du sable qui s'y trouvait accumulé après les tempêtes ; raclé et rempli des ornières le long du chemin de halage. Curé le fond de l'écluse de la Jonction. Réparé le ponceau à l'embouchure du fossé de Hann. Revêtu les talus à l'extrémité du nouveau ponceau en aval de l'écluse de la Jonction. Chargé les pierres prises sur la rive du lac Erié pour le ponceau de Hann ; construit un pont sur l'arrière-fossé au sud du coude de Ramey. Réparé le mur en pierre sèche le long du fossé près du pont d'Humberstone, côté ouest. Réparé la maison de l'éclusier, Port-Colborne. Coupé les mauvaises herbes sur tous les terrains de l'Etat.

DIVISION N° 4.

Division de Dunnville et du canal d'alimentation.

L'approvisionnement d'eau a été plus considérable que par le passé et a été suffisant pour permettre aux moulins et aux manufactures de fonctionner jusqu'à la clôture de la navigation.

Lors de la crue des eaux, les ouvrages n'ont pas été endommagés. Mais de grandes quantités de bois flottant et de rebuts sont descendus avec la glace et se sont massées du côté d'amont des estacades de Dunnville et le long du côté ouest de la grande digue de barrage. On a fait le déblayement voulu. Le pont stationnaire et les portes de tête du côté donnant sur le canal—de l'entrée de l'étang de l'usine d'électricité ont été enlevés ; de nouvelles portes de tête ont été posées, et les culées en coffrage aux extrémités du pont ont été remplies de pierres.

Le chalan *Mckenzie* a été inspecté et réparé ; le sommet, les côtés et les quêtes ont été rasés jusqu'à la virure de gabord et reconstruits ; la cabine a aussi été reconstruite et le bateau a été calfaté et peinturé.

Les seuils des buses des écluses de Dunnville et de Port-Maitland ont été nettoyés et les portes réparées. Les ponceaux de Sunfish, de Cranberry Creek, de Bowman, de Wall, de Stromness, de Marshville et de la Jonction ont été curés ; du bois flottant et des rebuts ont été retirés des fossés et déposés en arrière du déblai.

Le vieux pont tournant de Marshville a été démoli et reconstruit.

Des billes submergées et d'autres obstructions ont été retirées du canal d'alimentation et les joncs ont été coupés le long du chemin de halage.

L'ancien pont tournant construit en 1873 sur le canal à Stromness a été reconstruit.

L'embouchure du ponceau sur la crique de Cranberry a été creusée et élargie pour permettre à l'eau de s'échapper plus facilement des égouts du côté nord du canal d'alimentation.

Toutes les pièces du radier en aval du barrage de Dunnville qui étaient usées et brisées ont été remplacées; même chose pour les ponts.

Les cabanes près des écluses et des ponts ont été réparées ainsi que les berges du canal au sud de l'écluse de la jonction de Welland; les berges ont aussi été exhaussées, élargies et revêtues de pierres et de gravier.

Les ornières qu'il y avait dans les chemins ont été remplies et l'arrière-fossé du côté nord du canal d'alimentation a été curé entre l'écluse de prise d'eau et la crique de Sunfish. Le ponceau et le marais en arrière de la douane ont été remplis et exhaussés, et l'égout a été nettoyé.

La longue digue de barrage à Dunnville a été réparée et les trous qui s'y trouvaient ont été bouchés.

Les écluses, les déversoirs de trop-plein et les ponts ont tous été inspectés et tenus en bon état. Les fossés ont été curés et creusés.

Port-Maitland.—Le caisson du large à l'extrémité de la pile orientale, qui avait été emporté par la glace lors de la crue du printemps, a été reconstruit; le nouveau caisson a été rempli de pierre et planchéié.

En général.—Toutes les vannes des déversoirs de trop-plein et les diverses machines ont été tenues en bon ordre.

Les mauvaises herbes ont été coupées sur tous les terrains de l'Etat.

ANCIEN CANAL WELLAND.

Ecluse n° 1, bief et pont.—Treize pilotis détériorés en amont de l'écluse ont été coupés sous l'eau et on y a posé des madriers en chêne blanc. L'ancien chemin de halage flottant a été réparé de temps à autre. Le tablier du pont tournant a été réparé.

Ecluse n° 2, bief et pont.—Exhaussé avec un vérin l'ancien pont tournant qui traverse le coursier et replanchéié le tablier et les abords du pont. Réparé le chemin de halage et construit de nouveaux ponceaux. Etabli un pont temporaire sur le canal, à la rue Saint-Paul, Sainte-Catherine; renouvelé les poteaux de la potence. du pont tournant qui étaient pourris, puis démoli le pont temporaire. Enlevé de la vase, des souches, etc., en avant des chevalets des déversoirs. Recouvert de bardeaux les toits de deux maisons de l'Etat et posé de nouvelles tuiles faitières. Reconstruit le pont du chemin de halage sur le déversoir du nord ainsi que les murs en avant; réparé le tablier du pont tournant.

Ecluse n° 3 et bief.—Réparé le long radeau et replanchéié celui-ci sur une étendue de 30 pieds. Réparé aussi le chemin de halage. Construit un nouveau ponceau. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Posé un heurtoir. Réparé les murs en pierre sèche sous les ponts du chemin de halage.

Ecluse n° 4 et bief.—Réparé la berge du coursier des moulins avec de la vase prise près de l'écluse n° 8. Réparé le chemin de halage, les radeaux et le pont. Reconstruit et cimenté une citerne dans une des maisons de l'Etat. Renouvelé une des portes de l'écluse. Réparé le pont du chemin de service et le chemin de halage; construit un nouveau ponceau.

Ecluse n° 5, bief et pont.—Réparé le chemin de halage et construit un ponceau. Reconstruit le mur en pierre sèche de chaque côté du pont du chemin de halage.

Coursier hydraulique (n° 1).—Réparé le pont à voitures et à piétons qui traverse le coursier à la ligne de Merriton. Reconstruit le chevalet à l'entrée près de l'écluse n° 11. Curé le fond lorsque le canal a été mis à sec, au printemps.

Ecluse n° 6 et bief.—Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau. Réparé les tabliers des ponts du chemin de halage et du chemin de service. Construit un nouveau pont sur le coursier du déversoir.

Ecluse n° 7, bief et pont.—Toué deux vieux radeaux au chantier. Réparé le chemin de halage et construit un nouveau ponceau. Erigé un nouveau pont tournant sur l'écluse. Etabli un pont temporaire puis démoli celui-ci.

Ecluse n° 9 et bief.—Reconstruit trois portes de l'écluse. Etabli trois nouvelles fondations de treuils. Réparé le chemin de halage avec de la blocaille.

Ecluse n° 10 et bief.—Renouvelé une porte de l'écluse. Porte pourvue d'un garde-fou en fer.

Ecluse n° 11 et bief.—Réparé le pont traversant le coursier sur le chemin de Thorold, près de la manufacture de rais. Réparé le chemin de halage et construit un mur en pierre sèche le long de l'étang.

Ecluse n° 12 et bief.—Réparé le chemin de halage à divers endroits.

Ecluse n° 13 et bief.—Reconstruit les portes de l'écluse. Posé de nouvelles passerelles et des garde-fous en fer. Réparé les treuils, rajusté les poulies des chaînes et posé une nouvelle barre de poussée. Réparé le chemin de halage avec de la blocaille.

Ecluse n° 14 et bief.—Réparé les portes de l'écluse. Reconstruit une des portes. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Posé une porte à travers le chemin de halage.

Ecluse n° 15, bief et pont.—Bouché des fuites d'eau dans les berges. Réparé un treuil, posé 2 barres de poussée et rajusté les poulies des chaînes. Réparé le pont et les engrenages des vannes des portes de l'écluse. Enlevé une bille submergée. Repris en sous-œuvre les murs de l'écluse avec du ciment. Bouché une fuite d'eau. Réparé le chemin de service. Réparé le tablier du pont. Pratiqué un fossé de 400 pieds le long du chemin en arrière de l'écluse. Construit 2 ponceaux en pierre. Exhaussé le chemin et démoli un ponceau en pierre.

Ecluse n° 16 et bief.—Bouché une fuite dans la berge. Posé une passerelle sur une des portes de l'écluse.

Ecluse n° 17 et bief.—Réparé une brèche dans la berge.

Ecluse n° 18 et bief.—Posé une balustrade sur le pont du déversoir. Retiré une grosse pierre du fond de l'écluse.

Ecluse n° 19 et bief.—Réparé le chemin de halage et construit deux ponceaux. Reconstruit les marches d'entrée et les plates-formes des maisons des éclusiers; réparé les toits, les cheminées et les plafonds.

Ecluse n° 20 et bief.—Etabli des fondations et des cales pour lancer les chalans. Retiré de vieux pilotis et des billes submergées du fond du bief.

Ecluse n° 21 et bief.—Construit un nouveau pont sur le coursier du déversoir au pied de l'écluse n° 22. Recouvert de bardeaux la maison de l'éclusier. Démoli l'ancien pont flottant. Creusé une nouvelle fosse d'aisance. Réparé le porche et une des portes de la maison de l'éclusier. Réparé la boiserie sous le pont du chemin de service. Posé de nouveaux poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 22, bief et pont.—Réparé et rajusté les treuils des portes. Reconstruit 200 pieds de clôture de piquets et remis en place les portes. Construit un nouveau pont sur le coursier au pied de l'écluse n° 23. Réparé la véranda et la pompe de la maison de l'éclusier. Réparé le tablier du pont et posé trois poteaux d'amarrage.

Ecluse n° 23 et bief.—Construit un nouveau pont sur le coursier. Réparé le long pont et les caissons. Bouché une fuite d'eau dans la berge. Couvert de planches les fenêtres de trois maisons vacantes. Réparé le chemin de halage. Enlevé une bille submergée en avant du déversoir. Construit une passerelle et réparé le chemin de service.

Ecluse n° 24, bief et pont.—Réparé le chemin de halage sur une étendue de 200 pieds et construit un ponceau. Réparé le tablier du pont. Posé un heurtoir au déversoir. Réparé les pieux de couronnement. Remplacé le bâti de la potence du pont et réparé les tirants. Peinturé le pont tournant et la clôture. Renouvelé la

traverse à l'extrémité occidentale du pont. Réparé le pont sur le coursier; macadamisé les abords du pont.

Ecluse n° 25, bief et pont.—Construit et macadamisé l'abord du nouveau pont tournant à Allanburgh. Réparé et rajusté les treuils et les chaînes de l'écluse de prise d'eau. Posé de nouvelles pièces d'attache au pont d'Oneil et réparé le tablier du pont en question. Réparé le pont de Marlatt et le chemin de halage près du déversoir de Higgins. Bouché une fuite d'eau dans la berge de l'étang de Marlatt, et réparé les abords du pont. Renouvelé le plancher de la cabane près de l'écluse n° 25. Calfaté les portes de l'écluse et les vannes des déversoirs. Réparé le chemin de halage et revêtu de pierre la berge de l'étang de Marlatt sur une étendue de 1,200 pieds. Etabli deux nouvelles fondations de treuils à l'écluse d'Allanburgh. Posé de nouvelles barres de poussée à l'écluse n° 25. Dispersé des amas de glace au déversoir de l'écluse n° 25 et à Higgins. Réparé et reconstruit les pièces de protection sur les abords du pont d'O'Neil et réparé le bâti de la potence.

Chantiers des portes et ateliers près de l'écluse n° 21, ancien canal.—Fait des boulons et des objets en fer de temps à autre pour les divisions n° 3 et n° 4. Réparé le chalan *Hercules* et monté une sonnette sur celui-ci. Fait deux nouvelles poulies. Façonné, pourvu de chaînes et peinturé 2 bouées de 9 pieds de longueur pour le havre de Port-Colborne. Construit et peinturé 19 entourages de roues hydrauliques pour le nouveau canal. Calfaté et peinturé le bateau de service *Fire Fly* et le chalan *Hamilton*. Chargé sur les chalans les débris des ponts démolis, etc., toué et déchargé les chalans. Fait un gros étau pour le coupoir des boulons et fait 6 nouveaux bouts pour les barres de suspension, nouveau canal. Construit et garni de fer 4 brouettes. Broyé 6 barils de vieux ciment de Portland. Enlevé l'eau dans les chalans *Chippawa*, *Hercules* et *Hamilton*, au moyen de siphons. Conduit sur les coittes le bateau-pension; dégréé et reconstruit ce bateau. Toué le chalan *Alabama* au chantier; réparé, calfaté et peinturé le chalan en question. Posé une nouvelle vis à un étau. Scié, coupé et livré au bureau du canal, etc., pour servir de combustible, de grandes quantités de vieux bois. Démonté la sonnette qui se trouvait sur le chalan *Hercules* et arrangé ce chalan de manière à pouvoir l'employer pour poser les portes d'écluses. Fait une table pour le bureau du chantier et 2 triples poulies en fer de 16 pouces. Reconstruit les anciennes portes de l'écluse n° 13. Calfaté les quêtes et le pont du chalan *Chippawa*. Préparé et livré toutes les pièces de charpente pour le nouveau pont tournant de Marshville. Calfaté le coursier et la vanne et réparé le pouvoir hydraulique à l'atelier du chantier. Toué deux vieux radeaux, séparé leurs pièces et empilé celles-ci sur le chantier. Construit de nouvelles coittes au chantier. Chargé du bois de construction sur un chalan et livré le bois en question au bassin de radoub de Port-Robinson. Fait une nouvelle sonnette de 22 pieds pour usage général. Transporté au chantier les cabanes qui se trouvaient près des ponts Marlatt et d'O'Neil et dont on ne se servait plus. Assorti et empilé 20 tonnes de ferraille. Fait un grand étau en bois et en fer pour l'atelier de Port-Dalhousie. Façonné et livré une nouvelle poutre à pivot pour le pont de Marshville. Etayé les culées du bassin de radoub de Port-Robinson. Reconstruit 2 portes d'écluse. Façonné et livré 2 poutres à aiguille et 2 rouleaux pour le pont de Marshville. Dégréé, reconstruit, calfaté et peinturé le chalan *Hercules*. Mis en bon état les pics et les ciseaux pour la glace. Construit un nouveau manège pour sonnette. Fait 2 portes de réserve pour l'écluse n° 2, ancien canal. Façonné une lance de sonde pour l'aqueduc de Welland. Reconstruit 2 tombereaux. Façonné une poutre à pivot pour le nouveau pont tournant de Stromness. Fini la ferrure pour le nouveau pont, écluse n° 7. Préparé la ferrure pour toutes les portes d'écluses reconstruites au chantier. Fait un nouveau porte-lance pour les roues hydrauliques, nouveau canal. Fait 5 nouveaux bouts à vis de 2 pouces pour les barres de suspension, nouveau canal. Percé 24 entourages de roues hydrauliques. Tourné et peinturé 50 nouveaux poteaux d'amarrage pour la division n° 1. Fait un foret en fer et une scie; préparé toute la ferrure pour le nouveau pont tournant de Stromness. Fait 6 nouvelles brouettes; réparé 4 vieilles brouettes. Réparé une des grues. Reconstruit le coursier, au chantier, et réparé le tramway pour les portes. Fait un nouveau foret en fer. Réparé 6 roues hydrauliques pour le nouveau canal. Fait une échelle de 22 pieds et un grand

coffre à outils. Démonté, réparé et remis en place la roue hydraulique du chantier. Réparé les bandages des roues de 3 charrettes. Réparé et calfaté le chalan *Chippawa*.

En général.—Coupé les mauvaises herbes sur les terrains du canal. Calé tous les ponts. Mis à sec le canal depuis l'écluse n° 2 jusqu'à l'écluse n° 25, et réparé les radiers des déversoirs, les engrenages des vannes, etc. Ouvert le passage à l'eau et rempli tous les biefs de l'ancien canal au printemps. Curé le fond des écluses du n° 6 au n° 24. Décalé les ponts tournants, les treuils des portes, les chaînes, les câbles, etc., sur toutes les écluses du n° 3 à Allanburg.

Le relevé A ci-annexé fait voir les montants perçus où à percevoir pour dommages causés aux ouvrages du canal.

Le relevé B indique le montants payés ou à payer par des propriétaires de navires ou des employés du canal pour violation des règlements qui régissent le canal.

Les tablaux C et D donnent le maximum et le minimum de hauteur de l'eau sur les seuils des buscs des anciennes et des nouvelles écluses de Port-Dalhousie et de Port-Colborne pour chaque mois de l'exercice.

TRAVAUX IMPUTABLES AU REVENU.

Reconstruction de la superstruction de la pile orientale de Port-Dalhousie.—On a continué à renouveler la superstruction de cette pile. MM. Battle et Newman, entrepreneurs, ont exécuté d'une manière satisfaisante les travaux dont ils avaient été chargés.

Reconstruction des ponts à voitures et à piétons de Marshville et de Stromness.—La reconstruction de ces ponts a été achevée.

Curage et creusage des arrière-fossés sur la ligne du canal d'alimentation.—Des soumissions ont été demandées pour ces travaux ; l'entreprise pour les sections n° 1 et n° 2, au nord du canal d'alimentation, entre Marshville et le chemin des Fourches, a été adjugée à Joseph Bulning, et celle pour la section n° 1 au sud du canal d'alimentation, entre le fossé de Boulton et le passage à niveau du chemin de fer Grand-Tronc, a été donné à W. A. N. West. Les travaux sur les sections en premier lieu mentionnées ont été terminés. Rien n'a été fait par M. West sur l'autre section. M. West a déclaré qu'il était incapable de s'exécuter.

Le fossé entre Marshville et le chemin des Fourches a été creusé et curé à la journée sur une longueur de 4,000 pieds.

DÉPENSES IMPUTABLES AU CAPITAL.

Des matériaux ont été livrés pour la construction d'appareils de sûreté destinés aux portes des écluses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. G. THOMPSON, I.C.,
Ingénieur surintendant.

M. Collingwood Schrieber, C.M.G.,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

A.

RELEVÉ des dommages causés aux ouvrages du canal Welland pendant l'exercice finissant le 30 juin 1896, et montants payés pour couvrir ces dommages pendant le même exercice.

Date des dommages.	Nom du navire.	Montant du dommage.		Date du paiement.	Où payé.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1895.		$ c.	$ c.	1895.	
12 juin	Steamer Sequin	5 20		7 août	Port-Colborne.
21 do	Goélette Albatross	19 02		7 do	Port-Dalhousie.
1er juill.	Steamer Rosedale	9 00		22 do	Port-Colborne.
19 août	do W. L. Frost	10 25		23 sept.	do do
24 do	do Bannockburn	6 50		16 do	Port-Dalhousie.
29 do	do Nicaragua		12 10		
14 sept.	Chalan Minnedosa	27 90		23 oct.	Port-Dalhousie.
20 do	do Augustus	3 40		18 nov.	do do
				1896.	
14 nov	do Minnedosa	20 75		30 avril	Port-Dalhousie.
21 do	Steamer Bannockburn	21 51		30 do	do do
1896.					
1er mai	Goélette Marine		11 43		
8 do	Steamer Nicaragua		6 23		
10 do	Chalan F. D. Ewens		11 34		
11 do	Steamer Ionia		19 04		
12 do	do Sequin		16 62		
26 do	Goélette G. M. Morley		50 00		
30 do	Steamer Sequin		10 51		
3 juin	Chalan Neelon		15 13		
3 do	do Lisgar		15 10		
8 do	Goélette Emerald		2 81		
17 do	Chalan Ceylon		14 94		
22 do	Goélette St. Louis		17 28		
30 do	do Omaha		19 40		
	Total	123 53	221 93		

B.

RELEVÉ des amendes perçues des propriétaires de navires pour violation des règlements du canal, et des éclusiers pour négligence dans l'exercice de leurs fonctions, durant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date des amendes.	Nom du navire.	Montant des amendes		Date du paiement.	Où payé.
		Payé.	Impayé.		Bureau du percepteur.
1895.		$ c.	$ c.	1895.	
6 août	Steamer Bannockburn	10 00		16 sept.	Port-Dalhousie.
15 do	do D. R. Vanallen	10 00		29 août	Port-Colborne.
15 do	Goélette Albatross	10 00		30 do	do do
15 do	Steamer D. D. Calvin	10 00		16 sept.	do do
24 do	do D. R. Vanallen		10 00		
24 sept.	Goélette Worts	20 00		11 oct.	Port-Dalhousie.
				1896.	
24 do	Steamer D. D. Calvin	10 00		7 juin	Port-Dalhousie.
1896.					
26 mai	Steamer D. R. Vanallen		10 00		
9 juin	do Lake Michigan	10 00		27 juin	Port-Dalhousie.
9 do	do Melbourne	10 00		27 do	do do
10 do	do Niagara	10 00		27 do	do do
10 do	do Nipigeon	10 00		28 do	do do
17 do	do Bon Voyage		10 00		
1895.	*Eclusiers.*			1895.	
20 sept.	Richard Hutton	5 00		21 sept.	Port-Dalhousie.
20 do	John Flynn	5 00		21 do	do do
1896.				1896.	
13 janv.	Lewis Mosier	10 00		22 janv	Sainte-Catherine.
		130 00	30 00		

C.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, vieux canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs.	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	11	11	11	5	Janvier	11	1	10	5
Août	11	6	11	1	Février	11	4	10	10
Septembre	11	1	10	6	Mars	11	5	10	10
Octobre	10	8	9	5	Avril	12	7	11	7
Novembre	10	5	9	7	Mai	12	7	12	2
Décembre	10	10	10	1	Juin	12	6	12	1

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	10	14	4	Janvier	14	0	13	4
Août	14	5	14	0	Février	14	3	13	9
Septembre	14	0	13	5	Mars	14	4	13	9
Octobre	13	7	12	4	Avril	15	6	14	6
Novembre	13	4	12	6	Mai	15	6	15	1
Décembre	13	9	13	0	Juin	15	5	15	0

D.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de l'ancienne écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	11	3	10	8	Janvier	12	4	9	7
Août	11	9	10	5	Février	12	1	8	7
Septembre	12	0	10	1	Mars	11	6	9	6
Octobre	11	5	9	9	Avril	11	4	10	4
Novembre	15	5	9	3	Mai	12	0	10	6
Décembre	14	6	9	10	Juin	11	8	10	9

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de profondeur de l'eau sur le busc d'amont de la nouvelle écluse de Port-Colborne, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Mois.	Busc d'amont.				Mois.	Busc d'amont.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1895.	pds	pcs	pds	pcs	1896.	pds	pcs	pds	pcs
Juillet	14	2	13	7	Janvier	15	3	12	6
Août	14	8	13	4	Février	15	0	11	6
Septembre	14	11	13	0	Mars	14	5	12	5
Octobre	14	4	12	8	Avril	14	3	13	3
Novembre	18	4	12	2	Mai	14	11	13	5
Décembre	17	5	12	9	Juin	14	7	13	8

CANAL DE SAINT-PIERRE.

BUREAU DU CANAL DE SAINT-PIERRE, 19 octobre 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que les travaux de renouvellement et de réparation commencés il y a quelque temps ont été terminés dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1896.

A diverses reprises le ministère a été averti que les tarets ravageaient les portes des écluses et les pièces de bois du canal de Saint-Pierre. Ces mollusques avaient fini par ronger et affaiblir tellement les pièces de bois des écluses submergées au-dessous du niveau de l'eau basse qu'il a fallu remplacer les pièces en question. Tout a été renouvelé après des retards causés par des événements imprévus, et le canal a été rouvert au trafic le 8 novembre 1895.

Les portes d'écluses endommagées ont été remplacées par de nouvelles portes en pin enduit de brai et passé à la créosote. Il est trop tôt à l'heure qu'il est pour que je puisse affirmer que les nouvelles pièces créosotées seront absolument exemptes des ravages des tarets, mais jusqu'ici elles ont complètement échappé aux atteintes de ces mollusques.

Une partie du batardeau construit pour mettre à sec l'écluse, avait été laissée à l'entrée du nord et nuisait aux bateaux un peu grands passant par le canal. Cette obstruction a été enlevée dans le cours de l'année.

Le plongeur Simpson dit qu'une grande quantité de lest provenant du batardeau établi à l'entrée sud du canal se trouve encore près des bords du chenal. Il faudra faire disparaître ce lest, car les blocs de glace flottants et les vagues pourraient entraîner des cailloux dans l'écluse et les portes seraient ainsi exposées à être endommagées.

Il s'est accumulé de la vase à l'entrée du canal du côté de Bras d'Or et à l'entrée du sud. Il sera nécessaire d'enlever cette vase pour donner aux navires d'un fort tonnage toute la profondeur d'eau voulue; il faudra 15 ou 20 jours d'ouvrage avec un dragueur d'une puissance ordinaire pour dégager le chenal.

Le trafic pour le dernier exercice soutient favorablement la comparaison avec celui des exercices précédents.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN D. MATHESON,
Eclusier et percepteur.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.,
Ingénieur en chef des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES CANAUX,
HAMILTON, 19 août 1896.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que durant l'exercice terminé le 30 juin 1896, j'ai fait l'inspection de tous les bureaux de perception de péages sur les canaux du Canada.

De temps à autre, aux époques de l'inspection, des états détaillés indiquant les détails des revenus perçus, ont été soumis au département.

Le total des recettes des canaux pendant l'exercice 1895-96 s'est chiffré par $290,089.08.

Les recettes provenant des loyers de chutes d'eau et autres, ont été de $51,414.01.

Le tableau des recettes perçues aux trente bureaux de péages, classifié par districts et bureaux pour la perception des droits de péages, de quaiage et d'emmagasinage, amendes et dommages et autres recettes, est comme suit :—

CANAL WELLAND.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.					Total du revenu des canaux.	Loyers de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Dommages.	Autres recettes.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Port-Colborne	90,920 88	.....	30 00	.....	36 08	90,986 96	770 50
Port-Dalhousie	50,491 59	.....	90 00	.....	71 95	50,653 54	1,230 65
Dunnville	235 15	.....	.....	.....	.....	235 15	1,068 34
Port-Maitland	20 92	.....	.....	.....	.....	20 92	.....
Sainte-Catherine	791 25	.....	10 00	.....	.....	801 25	6,120 02
Chippawa	43 39	.....	.....	.....	.....	43 39	5 00
Port-Robinson*	8 35	.....	.....	.....	.....	8 35	.....
Totaux	142,511 53	.....	130 00	.....	108 03	142,749 56	9,194 51

* Ce bureau a été fermé le 5 juillet.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Valleyfield	1,854 58	.....	5 00	.....	4 00	1,863 58	2,809 00
Cornwall	3,877 18	.....	25 00	.....	8 00	3,910 18	6,960 00
Cardinal	742 43	.....	10 00	.....	.....	752 43	979 00
Lachine	917 03	17 10	.....	.....	1,333 42	2,267 55	.....
Montréal*	53,183 13	3,016 04	40 00	.....	14,076 86	70,316 03	30,215 05
Kingston	183 48	.....	.....	.....	.....	183 48	.....
Totaux	60,757 83	3,033 14	80 00	.....	15,422 28	79,293 25	40,963 05

* Les péages perçus à Montréal comprennent les montants payés pour les laissez-passer émis à Lachine ($1,122.70), à Cornwall ($21,963.04) et à Kingston ($8,870.30).

CANAL CHAMBLY.

Chambly	13,016 26	.....	7 00	.....	.....	13,023 26	140 00
Saint-Jean	13,213 03	.....	.....	.....	.....	13,213 03	50 00
Ecluse de Saint-Ours	577 72	.....	2 00	.....	.....	579 72	.....
Totaux	26,807 01	.....	9 00	.....	.....	26,816 01	140 00

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Divisions de perception.	Revenu des canaux.					Total du revenu des canaux.	Loyer de chutes d'eau et autres.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Dommages.	Autres recettes.		
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ottawa	19,782 17	.....	.....	.....	.....	19,782 17	.....
Grenville	11,096 91	.....	.....	.....	8 00	11,104 91	13 00
Carillon	60 50	.....	.....	.....	.....	60 50	43 00
Sainte-Anne	1,151 35	.....	.....	.....	2 20	1,153 55	.....
Totaux	32,090 93	.....	.....	.....	10 00	32,101 13	56 00
CANAL RIDEAU.							
Ottawa	3,826 99	51 94	.....	.....	266 50	4,145 43	501 75
Kingston-Mills	1,434 34	.....	.....	.....	.....	1,434 34	382 50
Smith's-Falls	536 89	.....	.....	.....	9 20	546 00	58 20
Totaux	5,798 13	51 94	.....	.....	275 70	6,125 77	942 45
CANAL DE SAINT-PIERRE.							
Saint-Pierre	1,248 38	.....	.....	.....	.....	1,248 38	.....
CANAL MURRAY.							
Brighton	522 12	.....	.....	.....	.....	522 12	4 00
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.							
Burleigh-Falls	75 25	.....	.....	.....	.....	75 25	.....
Bobcaygeon	476 94	.....	.....	.....	165 00	641 94	.....
Chutes Fénelon	65 05	.....	.....	.....	1 00	66 05	51 00
Hastings	35 71	.....	.....	.....	0 75	36 46	.....
Peterborough	265 20	.....	.....	.....	.....	265 20	3 00
Buckhorn	147 96	.....	.....	.....	.....	147 96	.....
Totaux	1,066 11	.....	.....	.....	166 75	1,232 86	54 00
CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.							
Saut-Sainte-Marie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Grands totaux	270,802 04	3,085 08	219 00	.....	15,982 96	290,089 08	51,414 01

Durant l'exercice, des dépôts ont été faits en banque au crédit du receveur général tous les jours ou toutes les semaines, selon les instructions du ministère, et par ces dépôts les recettes, telles que portées au tableau ci-haut, ont été régulièrement balancées aux bureaux ci-dessus mentionnés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. B. WITTON,
Inspecteur des canaux.

M. Collingwood Schreiber, C.M.G.,
Sous-ministre des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT

DU

SECRÉTAIRE DU COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ

SUR LES

CHEMINS DE FER.

COMITÉ DU CONSEIL PRIVÉ SUR LES CHEMINS DE FER.

Le ministre des chemins de fer et canaux, étant le président du comité du Conseil privé sur les chemins de fer, auquel comité la loi de 1888 concernant les chemins de fer et ses amendements, impose des devoirs très étendus, il a été jugé opportun de faire ici un relevé succinct des questions soumises au comité durant l'année de calendrier depuis janvier jusqu'à décembre 1896, et des décisions qui ont été prises. Cette énumération s'établit comme suit:—

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, devant traverser le canal Lachine à Montréal et à la Côte Saint-Paul.—Audience ajournée.

Plainte des pêcheurs et habitants de Burlington Beach à l'effet que le chemin de fer Grand-Tronc les a privés de l'accès à leurs pêcheries en construisant une clôture en fil de fer et en fermant plusieurs barrières et passages à niveau.—Cause renvoyée.

Plainte de M. E. Dubé *re* les prix exigés sur le chemin de fer Témiscouata.—Cause renvoyée.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant l'approbation du plan de l'endroit et du mode de construction à être choisi et employé par cette voie ferrée pour traverser la partie de la voie d'évitement du Grand-Tronc au quai de Lachine.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant la permission de traverser le chemin de la Côte Saint-Luc, près de Westmount.—Accordé.

Plainte à l'effet que le passage à niveau du Grand-Tronc au chemin Fénelon, près de Lindsay, est dans une condition dangereuse.—Ordre est donné au Grand-Tronc de faire les réparations nécessaires.

Chemin de fer Grand-Tronc demandant l'approbation des plans et profil d'un passage à niveau devant traverser la rue Saint-Etienne à Montréal.—Approuvé.

Ville de Saint-Henri, demandant l'autorisation d'ouvrir un prolongement de la rue Saint-Jean à travers la voie du Grand-Tronc et d'enlever les clôtures qui obstruent la dite rue du côté du chemin de fer.—A l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc, demandant la modification des ordres *re* croisement des lignes de tramway à Toronto et à Montréal, en ce qui concerne le coût de la protection.—A l'étude.

Chemin de fer Grand-Tronc *re* traverse de sa voie par l'embranchement du Canada-Sud conduisant aux usines de l'*Ontario Peat Fuel Company*.—Audition partielle.

Plainte par la ville de Trois-Rivières à l'effet que le viaduc traversant la rue Le Jeune au-dessus du chemin de fer Canadien du Pacifique est dans une condition dangereuse, et que des barrières et des gardiens sont nécessaires à cette voie ferrée, rue Bonaventure.—Cause retirée.

Chemin de fer Canadien du Pacifique demandant l'approbation du plan d'un pont devant traverser la rivière Colombie à Revelstoke, C.-A.—Approuvé.

Canton d'Orford, demandant la permission de traverser le chemin de fer Pacifique Canadien au moyen d'un chemin public près du lac Magog.—Accordé.

Ville de Toronto, demandant la permission de poser un conduit d'eau de 12 pouces au-dessous des voies du Grand-Tronc et du chemin de fer Pacifique Canadien, rue Bay, dans cette ville.—Approuvé.

Chemin de fer Nakusp et Slocan (C.P.C.), demandant l'approbation du changement proposé dans l'établissement de la ligne de l'embranchement Sandan du chemin de fer Nakusp et Slocan, et l'autorisation de prendre possession, d'exploiter et d'occuper certaines terres du chemin de fer Kaslo et Slocan.—Accordé.

Compagnie d'éclairage et d'aqueduc de Tagona, demandant la permission de poser leur conduits d'eau sous la voie du C.A.R., au Saut-Sainte-Marie.—Accordé.

Requête du capitaine J. E. Porter, demandant un ordre pour forcer la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick à élargir le drainage de son pont traversant la rivière Washademoak.—Cause renvoyée.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'autorisation de prendre possession, exploiter ou occuper certaine propriété de la Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc dans le canton de Barton, requise pour les fins de droit de passage.—Accordé.

Chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du plan du pont de l'île Parry.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant l'approbation d'un viaduc de son chemin de fer électrique au-dessus du chemin de fer Pacifique Canadien au village de la Côte-des-Neiges.—Approuvé.

La Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, demandant l'approbation d'un changement dans l'établissement de la ligne de son chemin de fer près de Valleyfield.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.), demandant l'approbation du plan relatif aux rampes des abords de sa voie le long de certaines rues à Saint-Jean, P.Q.—Approuvé.

Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement des usines projetées sur les terrains couverts par les eaux du canal Rideau, à Ottawa.—Approuvé.

Compagnie d'irrigation d'Okatoks, demandant la permission de passer un fossé d'irrigation à travers le chemin de fer Calgary et Edmonton.—Accordé.

Province du Manitoba, demandant un ordre pour le prolongement de la rue Le Moine, dans la municipalité de Kildonan, à travers la voie du chemin de fer Pacifique Canadien.—Accordé.

Embranchement du chemin de fer Columbia et Kootenay, à partir d'un point sur les bords de la rivière Kootenay.—Sanctionné.

Embranchement du chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, pour relier le village de Ridgeville à la ligne-mère.—Sanctionné.

Embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir de sa ligne-mère, dans le quartier Hochelaga, Montréal, jusqu'à la raffinerie de sucre Saint-Laurent, dans la ville de Maisonneuve.—Sanctionné.

Ville de Winnipeg, demandant un ordre pour le prolongement de la rue Gladstone à travers la voie et le terrain de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Accordé.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement des ponts devant traverser les cours d'eau suivants dans la Colombie-Anglaise, savoir :

Sicamous Narrows, rivières Colombie, Pitt, Fraser, Stone, Harrison et fondrière Maria..—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant l'approbation d'un passage à niveau de sa ligne de tramway à travers le chemin de fer du Grand-Tronc, près de la gare de Saint-Laurent.—Approuvé.

Tramway électrique de Moncton, demandant l'approbation d'un passage à niveau du chemin de fer Intercolonial aux rues Main et St. George à Moncton.—Approuvé.

Chemin de fer du Sud-Ouest, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement d'un pont devant traverser la rivière Châteauguay.—Approuvé.

Chemin de fer de la Rive du Golfe, demandant l'approbation des plans et emplacements de ponts devant traverser les cours d'eau suivant dans le Nouveau-Brunswick : rivières du Sud, Tracadie et Pokemouche.—Approuvé.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant la permission de traverser au-dessous du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.), près de Lachine.—Accordé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur le C. G. T. aux avenues Sherman et Ferguson.—Approuvé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant l'autorisation d'établir un passage à niveau sur le C. G. T.—Audience ajournée.

La Compagnie électrique de Hull, demandant la permission de traverser le chemin de fer Canadien du Pacifique près de la gare de Hull.—Audience ajournée.

Chemin de fer Kingston et Pembroke, demandant la modification de l'ordre relatif au croisement de sa voie par les chemins de fer Kingston, Napanee et Western à Harrowsmith.—Accordé.

Compagnie des tramways de London, demandant la permission de traverser les voies des chemins de fer Grand-Tronc, Canadien du Pacifique et London et Port-Stanley.—Audience ajournée.

Ville de Magog, demandant la permission de prolonger six de ses rues à travers les voies du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (C.P.C.)—Audience ajournée.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant l'approbation du plan du viaduc à chevalet au-dessus de la rivière Kelesquasheshing, Algoma.—Audience ajournée.

Ville de Winnipeg, demandant la permission de prolonger la rue Gladstone à travers la voie du chemin de fer Pacifique Canadien.—Accordé.

Compagnie des tramways de Sherbrooke, demandant la permission de traverser les voies du Grand-Tronc et du Pacifique Canadien.—Accordé.

Hamilton Radical Electric Railway, demandant la permission de traverser deux lopins de terre appartenant au chemin de fer Grand-Tronc.—Cause retirée, les deux compagnies en étant arrivées à une entente.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation des plans et profils de certaines parties de sa voie devant être construites à travers certaines rues et certains chemins à Hamilton.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation de son raccordement avec le chemin de fer Grand-Tronc à Hamilton.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant l'approbation du plan et de l'emplacement du pont sur le canal Desjardins.—Approuvé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, embranchement de Ridgeville.—Sanctionné.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal, demandant la permission de traverser le lot n° 925 du C.G.T. à Lachine.—Accordé.

Chemin de fer Toronto, Hamilton et Buffalo, demandant la remise à l'étude de l'ordre fermant la rue Hughson dans la ville de Hamilton.—Ordre donné que la rue Hughson ne soit pas fermée.

Chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, demandant l'approbation du passage à niveau du Grand-Tronc à Scotia.—Approuvé.

Ville de Toronto, demandant la permission de poser des tuyaux d'aqueduc sous les voies des chemins de fer Pacifique Canadien et Grand-Tronc.—Accordé.

Compagnie des tramways de Montréal, demandant la modification de l'ordre *re* passage à niveau du C.G.T., rue Notre-Dame, Saint-Henri.—Ordre modifié.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (C.P.R.), demandant l'approbation du passage à niveau de son chemin de fer des comtés du Centre à Vankleek-Hill.—Approuvé.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Secrétaire du comité du Conseil privé des chemins de fer.

Préparé par
J. W. PUGSLEY,
Gref. du com. des C.F. du C.P.

PARTIE II

RELEVÉS DU COMPTABLE

N° 1.

État indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Désignation des travaux.	Imputables au capital.	Imputables au revenu.	Imputables au revenu.	
			Personnel.	Réparations.
CANAUX.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	.....	.....	20,725 47	15,050 85
Carillon	.....	.....	13,995 69	12,161 10
Grenville	3,850 31	.....		
Chambly	.....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
Cornwall	448,408 31	2,175 00	15,472 26	25,259 56
Lachine	184,998 25	8,193 15	58,342 96	24,950 20
Lac Saint-Louis	49,909 31	.....	.....	.....
Murray	.....	.....	5,409 10	5,410 33
Rideau	.....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
Saut-Sainte-Marie	189,986 59	.....	16,074 70	2,650 17
Soulanges	535,939 07	.....	.....	.....
Sainte-Anne	.....	.....	2,495 54	4,993 89
Saint-Laurent	7,457 05	.....	.....	.....
Saint-Ours	.....	.....	2,094 91	1,678 49
Saint-Pierre	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
Trent	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
Welland	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
Williamsburg. Galops	150,744 16	.....	9,588 51	9,036 00
Williamsburg. Rapide Plat	286,396 96	.....		
Williamsburg. Pointe Farran	4,980 00	.....		
Williamsburg. Iroquois	.....	8,607 04		
Totaux	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60
Ouvrage du dimanche	.....	.....	13,632 19	.....
Appoint. et dép. imprévues des empl. du canal	.....	.....	38,850 69	.....
Dragueurs, Lachine	.....	.....	.....	2,751 04
do Rideau	.....	.....	.....	5,993 06
Divers travaux non pourvus	.....	5,024 58	850 54	8,262 70
Levées hydrographiques et inspections	.....	868 82	.....	.....
Dép. de la commission des cours d'eau navig.	.....	5,000 00	.....	.....
Appointements de commis surnum. et copistes	.....	1,997 48	.....	.....
do d'ingénieurs, dessinateurs et commis surnuméraires	.....	18,010 69	.....	.....
Services de commis surnuméraires pour préparer des rapports au parlement	.....	736 05	.....	.....
Frais de litige	.....	4,449 99	.....	.....
Total, canaux	2,258,778 97	121,908 10	345,454 47	226,328 40
CHEMINS DE FER.				
Pacifique Canadien	65,669 49	.....	.....	.....
Intercolonial $259,423 42				
Moins remis les années antér. 318 19				
	259,105 23	.....	3,012,827 62	.....
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	225,138 56	.....
Embranchement de Windsor	.....	.....	16,476 46	.....
Total	324,774 72	.....	3,254,442 64	.....
Wagon " Victoria " du gouverneur général	1,290 31	.....	.....	.....
Subventions aux chemins de fer	.....	648,145 49	.....	.....
Levés hydrographiques et inspections	.....	4,990 89	.....	.....
Statistique des chemins de fer	.....	168 80	.....	.....
Rapport de l'enquête devant le comité des chemins de fer du Conseil privé	.....	112 20	.....	.....
Total, chemins de fer.	326,065 03	653,417 38	3,254,442 64	.....
Total, chemin de fer et canaux	2,584,844 00	775,325 48	3,599,897 11	226,328 40

Total de la somme dépensée, $7,186,394.99.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

10—1½**

N° 2.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, réparations ordinaires et le personnel des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1896.

CANAL SAINT-PIERRE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	....	156,523 32	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	21,519 72	.....	.....	.....
do do do ..	1869	70,719 80	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	46,193 57	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	225 36	555 78
do do do ..	1872	.....	.....	280 00	6,122 07
do do do ..	1873	.....	.....	343 32	6,539 58
do do do ..	1874	.....	.....	725 93	1,558 57
do do do ..	1875	20 97	.....	560 00	889 35
do do do ..	1876	11,125 00	.....	641 55	.....
do do do ..	1877	63,330 18	.....	600 00	17 45
do do do ..	1878	26,511 51	.....	600 00	.....
do do do ..	1879	107,337 75	.....	631 50	.....
do do do ..	1880	80,120 54	.....	400 00	.....
do do do ..	1881	69,434 76	.....	959 58	.....
do do do ..	1882	484 00	.....	1,920 54	200 63
do do do ..	1883	.....	.....	2,089 19	232 42
do do do ..	1884	2,471 40	.....	2,601 47	367 85
do do do ..	1885	16,820 15	.....	1,929 11	183 11
do do do ..	1886	2,316 85	.....	2,360 67	297 81
do do do ..	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
do do do ..	1888	.....	.....	3,217 77	1,588 40
do do do ..	1889	.....	500 00	3,085 29	353 38
do do do ..	1890	.....	.....	3,110 15	255 34
do do do ..	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
do do do ..	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
do do do ..	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
do do do ..	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
do do do ..	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
do do do ..	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
Total.....	.....	648,755 64	135,697 01	45,877 50	25,735 68

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA BAIE-VERTE—LEVÉ HYDROGRAPHIQUE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		17,929 34
do do do	1872		6,399 41
do do do	1873		14,943 83
do do do	1874		4,018 90
do do do	1875		443 00
do do do	1876		110 75
do do do	1877		22 30
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		520 00
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
do do do	1893		
do do do	1894		
do do do	1895		
do do do	1896		
Total			44,387 53

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial.....	....	40,000 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouv. avant la confédération.	.....	2,547,532 85	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	1,852 70	13,742 05	10,431 51
do do do ..	1869	2,000 00	.....	14,209 02	12,085 84
do do do ..	1870	.....	.....	15,834 49	13,302 39
do do do ..	1871	.....	12,231 40	17,478 52	15,093 25
do do do ..	1872	36,708 15	.....	16,076 93	12,334 69
do do do ..	1873	7,824 28	35,158 21	23,601 03	34,300 60
do do do ..	1874	158,618 35	.....	25,811 07	22,828 66
do do do ..	1875	197,420 52	.....	28,592 01	30,057 34
do do do ..	1876	327,769 39	.....	33,797 73	29,103 65
do do do ..	1877	1,439,375 73	.....	33,148 86	19,824 33
do do do ..	1878	1,484,619 63	.....	39,062 97	13,646 41
do do do ..	1879	958,053 30	.....	42,338 84	12,400 78
do do do ..	1880	369,566 74	.....	38,950 90	10,223 62
do do do ..	1881	292,165 51	.....	39,027 99	19,888 33
do do do ..	1882	252,821 33	2,978 66	41,158 90	17,116 46
do do do ..	1883	396,496 96	1,859 68	45,554 91	18,199 59
do do do ..	1884	188,266 18	.....	48,624 51	19,683 24
do do do ..	1885	111,215 23	.....	49,004 85	20,199 78
do do do ..	1886	210,509 42	.....	50,969 10	19,199 18
do do do ..	1887	28,772 52	12,981 59	53,113 97	22,567 81
do do do ..	1888	19,414 34	7,996 38	52,229 61	19,999 64
do do do ..	1889	76,032 96	972 71	54,110 67	22,957 71
do do do ..	1890	7,448 03	8,238 46	53,114 34	22,999 38
do do do ..	1891	217 53	16,155 75	50,721 69	36,292 98
do do do ..	1892	87,852 35	27,480 80	52,729 37	67,499 62
do do do ..	1893	445,983 21	50,937 40	53,185 00	51,616 79
do do do ..	1894	64,345 14	15,856 74	60,174 03	40,939 70
do do do ..	1895	189,944 36	32,405 20	56,337 44	25,891 45
do do do ..	1896	184,998 25	8,193 15	58,342 96	24,950 20
Total.....	.....	10,125,972 26	235,298 83	1,161,043 76	685,634 93

LEONARD SHANNON.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé p. le gouvernem. avant la confédération	.....	1,611,424 11	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
do do do ..	1869	.....	55 00	9,626 99	6,498 57
do do do ..	1870	.....	27 50	10,117 57	6,384 81
do do do ..	1871	.....	.....	12,316 53	5,722 36
do do do ..	1872	.....	27 50	11,792 46	15,733 38
do do do ..	1873	.....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
do do do ..	1874	.....	26 00	15,392 51	10,990 56
do do do ..	1875	.....	36 00	14,399 32	12,253 01
do do do ..	1876	.....	.....	14,465 86	17,170 83
do do do ..	1877	.....	.....	14,377 63	15,207 36
do do do ..	1878	.....	.....	14,383 37	9,861 05
do do do ..	1879	.....	.....	15,015 86	10,370 71
do do do ..	1880	266 15	.....	15,362 61	8,997 34
do do do ..	1881	.....	.....	17,659 93	10,770 67
do do do ..	1882	.....	.....	18,804 53	20,813 86
do do do ..	1883	.....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
do do do ..	1884	.....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
do do do ..	1885	.....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
do do do ..	1886	.....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
do do do ..	1887	.....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
do do do ..	1888	.....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
do do do ..	1889	.....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
do do do ..	1890	.....	.....	19,847 42	14,999 20
do do do ..	1891	.....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
do do do ..	1892	.....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
do do do ..	1893	.....	.....	20,348 34	14,107 11
do do do ..	1894	.....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
do do do ..	1895	.....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
do do do ..	1896	.....	.....	20,725 47	15,050 85
Total.....	.....	1,611,690 26	177,336 88	479,933 17	370,092 27

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

État indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAUX DU FLEUVE SAINT-LAURENT, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, Etc.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	18,442 85	98,378 46
do depuis do	1868	.....	.....
do do do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	33,241 69	.....
do do do	1874	26,541 30	.....
do do do	1875	20,611 36	.....
do do do	1876	50.215 47	.....
do do do	1877	47,377 31	.....
do do do	1878	5,570 46	.....
do do do	1879	9,265 77	.....
do do do	1880	9,214 56	.....
do do do	1881	6,927 96	.....
do do do	1882	28,933 45	.....
do do do	1883	44,874 31	.....
do do do	1884	89,846 03	.....
do do do	1885	115,110 17	.....
do do do	1886	116,051 73	.....
do do do	1887	74,437 31	.....
do do do	1888	56,482 85	.....
do do do	1889	18,493 92	.....
do do do	1890	23,979 91	.....
do do do	1891	35,137 25	.....
do do do	1892	59,779 31	.....
do do do	1893	52,643 39	.....
do do do	1894	13,721 66	.....
do do do	1895	182,775 75	.....
do do do	1896	7,457 05	.....
Total	.....	1,147,132 82	98,378 46

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Imputables sur le capital.	Imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889		
do do do	1890		
do do do	1891		
do do do	1892		
do do do	1893		
do do do	1894		
do do do	1895	4,753 14	
do do do	1896	49,909 31	
Total		54,662 45	

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER RT CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,933,152 69	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	2,786 00	11,244 47	3,774 18
do do do ..	1869	10,692 04	.....	10,347 91	3,859 14
do do do ..	1870	.....	17,780 05	10,368 16	7,145 42
do do do ..	1871	.....	7 50	11,848 39	8,891 61
do do do ..	1872	.....	10,000 21	10,594 30	8,163 70
do do do ..	1873	.....	1,011 75	13,042 25	12,467 65
do do do ..	1874	.....	.....	13,405 20	7,610 70
do do do ..	1875	1,780 00	.....	13,351 91	7,097 34
do do do ..	1876	.....	.....	13,320 61	6,423 67
do do do ..	1877	49,211 37	.....	13,375 70	6,440 54
do do do ..	1878	145,015 45	.....	13,825 50	4,935 21
do do do ..	1879	143,092 05	.....	13,817 96	4,983 15
do do do ..	1880	109,454 95	.....	14,440 33	9,735 76
do do do ..	1881	53,948 14	.....	15,173 60	5,524 10
do do do ..	1882	44,587 61	.....	15,052 20	6,634 62
do do do ..	1883	21,728 93	.....	18,283 67	8,361 71
do do do ..	1884	23,018 13	.....	18,475 48	9,007 73
do do do ..	1885	62,034 90	16,298 96	15,988 96	12,368 51
do do do ..	1886	57,820 83	6,960 95	15,994 80	11,832 83
do do do ..	1887	46,966 43	.....	17,520 54	12,100 29
do do do ..	1888	67,945 74	.....	16,938 54	13,942 64
do do do ..	1889	163,903 85	.....	17,890 55	58,205 26
do do do ..	1890	365,038 01	2,000 00	17,063 49	12,758 18
do do do ..	1891	599,001 85	1,459 98	16,077 72	9,830 05
do do do ..	1892	398,555 25	2,345 26	15,596 66	9,864 36
do do do ..	1893	352,536 13	.....	15,173 01	9,668 14
do do do ..	1894	404,990 22	.....	15,344 02	7,733 54
do do do ..	1895	450,689 65	21,497 74	15,414 56	13,053 55
do do do ..	1896	448,408 31	2,175 00	15,472 26	25,259 56
Total	.....	5,953,662 53	84,323 40	424,442 75	317,673 14

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUA,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX WILLIAMSBURG.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	1,320,655 54	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	5,745 97	6,442 41
do do do ..	1869	.....	.....	5,759 81	5,670 88
do do do ..	1870	.....	.....	5,573 13	6,546 16
do do do ..	1871	.....	.....	6,382 17	5,308 41
do do do ..	1872	.....	1,077 00	5,542 94	3,230 07
do do do ..	1873	.....	.....	6,424 49	7,347 75
do do do ..	1874	.....	.....	6,857 19	7,395 92
do do do ..	1875	.....	.....	6,547 62	4,110 29
do do do ..	1876	.....	.....	7,418 39	11,690 98
do do do ..	1877	.....	.....	7,388 08	10,053 61
do do do ..	1878	.....	.....	7,430 11	4,449 78
do do do ..	1879	.....	.....	7,517 20	3,549 71
do do do ..	1880	.....	.....	7,590 15	3,999 77
do do do ..	1881	.....	.....	7,572 35	5,020 73
do do do ..	1882	.....	.....	7,589 44	7,447 69
do do do ..	1883	13 19	.....	7,423 48	7,299 39
do do do .	1884	2,473 44	.....	7,757 04	7,349 37
do do do ..	1885	103,237 12	.....	7,696 67	8,198 03
do do do ..	1886	149,835 71	.....	7,671 54	7,847 05
do do do ..	1887	115,853 00	.....	7,635 54	7,904 76
do do do ..	1888	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
do do do ..	1889	59,867 26	.....	7,485 28	8,794 61
do do do ..	1890	139,078 37	.....	8,954 53	8,191 69
do do do ..	1891	230,670 60	.....	8,678 25	7,987 40
do do do ..	1892	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
do do do ..	1893	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
do do do ..	1894	498,390 23	.....	10,230 09	7,029 95
do do do ..	1895	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
do do do ..	1896	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
Total	...	4,228,419 71	29,490 90	219,926 21	204,363 20

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	.....	222,220 00	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	...	7,416,019 83	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	12,097 84	.....	37,679 05	38,852 96
do do do ..	1869	43,486 36	.....	39,060 61	50,773 03
do do do ..	1870	.....	22,173 72	40,340 45	65,009 19
do do do ..	1871	.....	48,569 10	42,383 33	53,381 02
do do do ..	1872	53,680 32	6,022 44	37,085 37	50,276 90
do do do ..	1873	82,282 20	47,876 27	45,382 99	66,550 73
do do do ..	1874	746,420 61	.....	50,966 48	103,666 99
do do do ..	1875	1,047,119 91	.....	52,595 00	88,539 99
do do do ..	1876	1,569,478 19	700 00	57,623 31	81,376 12
do do do ..	1877	2,199,962 61	.....	59,963 47	49,783 93
do do do ..	1878	2,138,392 99	.....	60,138 59	66,393 53
do do do ..	1879	1,552,697 41	.....	59,942 23	56,755 57
do do do ..	1880	1,252,924 75	.....	63,198 10	76,535 25
do do do ..	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
do do do ..	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
do do do ..	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
do do do ..	1884	432,336 21	.....	113,276 87	90,926 97
do do do ..	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
do do do ..	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
do do do ..	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
do do do ..	1888	429.720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
do do do ..	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
do do do ..	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
do do do ..	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
do do do ..	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
do do do ..	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
do do do ..	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
do do do ..	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
do do do ..	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
Total	.....	23,769,353 41	379,433 24	2,264,887 67	2,025,594 47

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE ET CANAL SAINTE-ANNE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	....	134,456 51	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	778 16	432 47
do do do ..	1869	.....	.....	1,062 96	1,873 51
do do do ..	1870	.....	.....	1,136 54	1,280 36
do do do ..	1871	.....	.....	1,285 84	1,539 02
do do do ..	1872	.....	1,939 46	1,106 80	1,393 63
do do do ..	1873	.....	540 11	2,199 64	1,264 40
do do do ..	1874	12,753 27	.....	2,614 90	7,208 63
do do do ..	1875	32,627 71	.....	1,859 20	4,506 68
do do do ..	1876	24,935 85	.....	1,952 14	4,033 72
do do do ..	1877	30,003 08	.....	1,982 65	1,756 93
do do do ..	1878	14,618 85	.....	2,057 32	541 95
do do do ..	1879	22,113 02	.....	2,202 03	3,259 70
do do do ..	1880	3,054 68	.....	2,152 57	1,704 71
do do do ..	1881	69,042 76	.....	2,553 02	3,257 92
do do do ..	1882	193,158 36	.....	2,611 30	2,343 99
do do do ..	1883	172,959 95	.....	2,569 86	3,448 83
do do do ..	1884	142,006 25	.....	2,775 32	2,725 49
do do do ..	1885	93,679 57	.....	2,618 60	4,042 04
do do do ..	1886	129,681 67	.....	2,611 90	5,803 01
do do do ..	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
do do do ..	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
do do do ..	1889	24,786 33	.....	2,569 22	1,750 79
do do do ..	1890	6,151 14	.....	2,571 04	1,525 51
do do do ..	1891	.....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
do do do ..	1892	.....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
do do do ..	1893	.....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
do do do ..	1894	.....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
do do do ..	1895	.....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
do do do ..	1896	.....	.....	2,495 54	4,993 89
Total.....	....	1,170,215 63	57,265 33	63,615 76	75,343 23

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Etat indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAUX CARILLON ET GRENVILLE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération.	.....	63,053 64	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	19,817 22	6,301 88	8,911 28
do do do ..	1869	.....	.....	6,549 38	10,157 42
do do do ..	1870	.....	4,167 96	6,617 81	9,852 09
do do do ..	1871	.....	23,119 37	8,676 90	8,218 24
do do do ..	1872	165,257 28	.....	8,324 51	17,235 31
do do do ..	1873	133,199 10	3,051 38	10,068 28	8,781 50
do do do ..	1874	245,258 38	.....	10,710 88	10,605 82
do do do ..	1875	339,864 76	.....	10,378 57	18,520 44
do do do ..	1876	326,203 16	.....	10,764 38	11,475 96
do do do ..	1877	245,738 04	.....	11,050 27	10,304 06
do do do ..	1878	22,676 20	.....	11,401 30	5,082 72
do do do ..	1879	243,141 24	.....	11,501 22	7,629 98
do do do ..	1880	281,514 27	.....	11,959 14	7,625 54
do do do ..	1881	336,707 53	.....	13,059 18	8,076 91
do do do ..	1882	433,084 39	.....	14,387 49	7,582 68
do do do ..	1883	433,575 10	.....	17,479 58	8,310 02
do do do ..	1884	399,267 16	.....	17,393 91	7,918 42
do do do ..	1885	157,187 72	.....	19,702 30	10,429 26
do do do ..	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
do do do ..	1887	20,747 11	.....	20,011 36	10,554 41
do do do ..	1888	38,996 29	.....	21,531 12	10,036 62
do do do ..	1889	298 17	.....	22,098 88	10,135 66
do do do ..	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
do do do ..	1891	.....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
do do do ..	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
do do do ..	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
do do do ..	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
do do do ..	1895	.....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
do do do ..	1896	3,850 31	.....	13,995 69	12,161 10
Total.....	.....	4,029,788 86	142,486 71	405,507 82	290,500 58

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc—*Suite.*

ÉCLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	835 53	.....	.....
do do do ..	1874	.....	38,388 99	.....	.....
do do do ..	1875	63,659 29	.....	.....	.....
do do do ..	1876	76,842 44	.....	.....	.....
do do do ..	1877	56,081 87	.....	.....	.....
do do do ..	1878	5,933 53	.....	.....	.....
do do do ..	1879	20,694 19	.....	.....	.....
do do do ..	1880	16,688 20	.....	202 50	259 31
do do do ..	1881	4,721 62	.....	962 85	.....
do do do ..	1882	29,567 15	.....	790 00	162 33
do do do ..	1883	14,249 60	.....	695 00	288 99
do do do ..	1884	8,151 16	.....	733 50	.....
do do do ..	1885	19,071 76	.....	730 00	572 75
do do do ..	1886	26,385 27	.....	730 00	2,396 14
do do do ..	1887	7,760 88	.....	730 00	967 33
do do do ..	1888	7,573 99	.....	739 50	730 60
do do do ..	1889	17,112 01	.....	1,050 00	116 53
do do do ..	1890	2,818 35	.....	747 83	.....
do do do ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
do do do ..	1892	.....	1,546 25	736 00	.....
do do do ..	1893	.....	1,420 65	749 00	13 55
do do do ..	1894	.....	2,540 14	730 00	494 43
do do do ..	1895	.....	1,475 26	436 05	434 28
do do do ..	1896	.....	.....	.....	.....
Total	.....	379,494 46	55,328 87	11,507 48	6,936 15

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial		3,911,701 47			
Dépensé par le gouvern. avant la confédération		153,062 60			
do depuis do	1868		7,298 12	18,397 28	16,475 21
do do do	1869			19,250 71	13,140 77
do do do	1870		13 16	20,022 37	19,469 33
do do do	1871		11,732 98	22,814 58	18,120 52
do do do	1872		4,967 50	22,139 48	14,005 32
do do do	1873		18,070 97	22,841 51	26,074 49
do do do	1874		5,793 16	26,815 44	22,957 40
do do do	1875	9,310 85		26,553 37	19,699 81
do do do	1876	2,163 96		26,430 77	14,428 25
do do do	1877	214 11		25,959 56	14,198 18
do do do	1878			26,651 51	11,034 22
do do do	1879	7,703 88		26,042 52	7,134 55
do do do	1880			26,463 88	11,434 05
do do do	1881		133 50	26,024 71	8,627 00
do do do	1882			26,915 29	13,860 28
do do do	1883		70 65	27,322 81	23,524 84
do do do	1884		4,597 50	26,938 95	19,245 02
do do do	1885		2,098 76	26,971 32	18,189 55
do do do	1886		550 00	27,045 95	35,648 04
do do do	1887		20,823 96	29,440 46	18,565 34
do do do	1888		18,889 48	33,458 83	25,478 87
do do do	1889		6,665 22	33,801 77	18,106 36
do do do	1890		21,124 10	34,270 57	18,025 21
do do do	1891		20,967 25	34,641 98	21,537 56
do do do	1892		31,363 23	35,500 82	21,507 16
do do do	1893		24,274 71	35,022 49	18,789 50
do do do	1894		14,485 11	34,943 35	16,939 47
do do do	1895		31,559 48	33,827 08	19,897 32
do do do	1896		21,452 29	34,052 77	30,196 38
Total		4,084,156 87	266,931 13	810,562 13	536,310 00

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

ÉCLUSE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la Confédération	.....	121,537 65	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....	1,532 75	753 74
do do do	1869	.....	.....	1,755 15	1,399 18
do do do	1870	.....	.....	1,458 09	1,006 22
do do do	1871	.....	.....	1,414 48	1,210 98
do do do	1872	.....	.....	1,565 80	1,263 19
do do do	1873	.....	.....	2,076 50	1,575 10
do de do	1874	.....	.....	2,219 13	2,363 42
do do do	1875	.....	.....	1,362 22	1,245 69
do do do	1876	.....	.....	1,403 92	1,601 71
do do do	1877	.....	.....	1,533 40	750 80
do do do	1878	.....	.....	1,556 65	283 77
do do do	1879	.....	.....	1,581 55	456 07
do do do	1880	.....	.....	1,614 01	705 54
do do do	1881	.....	.....	1,741 97	1,299 77
do do do	1882	.....	.....	2,002 71	1,902 41
do do do	1883	.....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
do do do	1884	.....	5,279 17	2,315 37	1,494 99
do do do	1885	.....	4,700 64	2,271 57	3.652 63
do do do	1886	.....	.....	2,311 70	4,143 47
do do do	1887	.....	.....	2,175 37	5,864 78
do do do	1888	.....	.....	2,216 04	2,801 17
do do do	1889	.....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
do do do	1890	.....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
do do do	1891	.....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
do do do	1892	.....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
do do do	1893	.....	.....	2,136 66	1,994 34
do do do	1894	.....	.....	2,216 68	924 55
do do do	1895	.....	.....	2,161 63	915 50
do do do	1896	.....	.....	2,094 91	1,678 49
Total.....	.....	121,537 65	95,028 62	55,818 97	53,818 15

LEONARD SHANNON.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Etat indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération	.....	634,711 76	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....	8,312 90	9,355 70
do do do	1869	.....	.....	8,437 22	13,120 97
do do do	1870	.....	.....	8,934 41	20,180 73
do do do	1871	.....	2,839 85	10,214 71	22,426 33
do do do	1872	.....	1,906 40	9,628 50	22,327 99
do do do	1873	.....	759 00	10,390 44	11,789 27
do do do	1874	.....	2,810 00	11,675 67	16,427 19
do do do	1875	2,415 00	.....	12,201 99	16,306 91
do do do	1876	.....	.....	10,593 14	13,273 56
do do do	1877	80 00	.....	10,281 78	10,111 32
do do do	1878	.....	.....	10,413 99	6,022 96
do do do	1879	.....	.....	11,301 53	8,809 77
do do do	1880	.....	.....	11,516 22	12,377 74
do do do	1881	.....	.....	13,950 47	20,705 17
do do do	1882	.....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
do do do	1883	.....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
do do do	1884	.....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
do do do	1885	.....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
do do do	1886	.....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
do do do	1887	.....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
do do do	1888	.....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
do do do	1889	.....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
do do do	1890	.....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
do do do	1891	.....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
do do do	1892	.....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
do do do	1893	.....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
do do do	1894	.....	8,567 78	19,040 93	11,920 74
do do do	1895	.....	6,147 63	19,325 49	11,779 12
do do do	1896	.....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
Total	.....	637,206 76	418,024 54	431,130 97	410,327 15

LEONARD SHANNON,
Comptable.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 1er novembre 1896.

10—2½**

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL MURRAY.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouv. avant la confédération					
do depuis do	1868		400 00		
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882	7,135 63			
do do do	1883	84,071 68			
do do do	1884	118,187 43			
do do do	1885	148,902 66			
do do do	1886	179,704 52			
do do do	1887	142,563 66			
do do do	1888	146,754 37			
do do do	1889	215,326 46			
do do do	1890	106,760 35		494 31	
do do do	1891	61,260 49		5,137 03	173 53
do do do	1892	5,964 22		5,803 48	3,505 15
do do do	1893	20,838 79		5,499 62	5,341 34
do do do	1894			5,667 52	5,295 57
do do do	1895			5,354 97	5,063 49
do do do	1896			5,409 10	5,410 33
Total		1,247,470 26	400 00	33,366 03	24,789 41

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE LA TRENT.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	309,371 31	.....	.....	.....
do depuis do ..	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	561 50	.....	1,188 92	3,568 89
do do do ..	1881	.....	.....	2,489 93	2,233 50
do do do ..	1882	.....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
do do do ..	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
do do do ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
do do do ..	1885	121,382 84	.....	3,303 87	4,653 50
do do do ..	1886	75,103 30	.....	1,639 75	5,917 88
do do do ..	1887	179,541 63	.....	1,938 08	6,008 88
do do do ..	1888	114,879 35	.....	1,770 29	5,151 42
do do do ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
do do do ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
do do do ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
do do do ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
do do do ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
do do do ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
do do do ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
do do do ..	1896	392,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
Total.....	.....	1,538,779 97	130,783 08	49,038 30	74,018 88

LEONARD SHANNON.
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite*

CANAL TAY.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	748 65	.....	.....
do do do ..	1883	4,831 80	.....	.....	.....
do do do ..	1884	50,878 12	.....	.....	.....
do do do ..	1885	92,473 97	.....	.....	.....
do do do ..	1886	65,561 51	.....	.....	.....
do do do ..	1887	49,617 92	.....	.....	.....
do do do ..	1888	54,166 57	.....	.....	.....
do do do ..	1889	89,486 18	.....	.....	.....
do do do ..	1890	22,226 23	.....	*	*
do do do ..	1891	17,114 78	.....	*	*
do do do ..	1892	29,771 65	.....	*	*
do do do ..	1893	.....	.....	*	*
do do do ..	1894	.....	.....	*	*
do do do ..	1895	.....	.....	*	*
do do do ..	1896	.....	.....	*	*
Total.....	..	476,128 73	748 65	.....	.....

* Compris dans le canal Rideau.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

——	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imposables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé p. le gouvern. depuis la confédération	1868	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1869	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1870	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1871	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1872	.....	949 35	.....	.....
do do do ..	1873	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1874	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1875	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1876	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1877	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1878	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1879	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1880	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1881	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1882	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1883	.....	.....	.....	.....
do do do .	1884	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1885	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1886	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1887	.....	.....	.....	.....
do do do ..	1888	8,145 06	.....	.....	.....
do do do ..	1889	34,018 95	.....	.....	.....
do do do ..	1890	176,568 55	.....	.....	.....
do do do ..	1891	325,336 33	.....	.....	.....
do do do ..	1892	341,474 31	.....	.....	.....
do do do ..	1893	589,801 25	.....	.....	.....
do do do ..	1894	1,316,529 29	.....	.....	.....
do do do ..	1895	466,151 50	.....	3,432 73	.....
do do do ..	1896	189,986 59	.....	16,074 70	2,650 17
Total.....	.....	3,448,011 83	949 35	19,507 43	2,650 17

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Renouvellements, imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé p. le gouvernem. avant la confédérat'n					
do depuis do	1868				
do do do	1869				
do do do	1870				
do do do	1871				
do do do	1872				
do do do	1873				
do do do	1874				
do do do	1875				
do do do	1876				
do do do	1877				
do do do	1878				
do do do	1879				
do do do	1880				
do do do	1881				
do do do	1882				
do do do	1883				
do do do	1884				
do do do	1885				
do do do	1886				
do do do	1887				
do do do	1888				
do do do	1889				
do do do	1890				
do do do	1891				
do do do	1892	54,235 76			
do do do	1893	210,336 24			
do do do	1894	723,380 95			
do do do	1895	752,016 53			
do do do	1896	535,939 07			
Total		2,275,908 55			

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

RÉCAPITULATION—Dépenses sur les canaux, indiquant aussi le revenu perçu.

—	Exercice terminé le 30 juin.	Capital.	Revenu.	Personnel.	Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération, y compris le gouvernement impérial	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	.....	.....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération	1868	33,617 56	95,347 79	113,084 50	101,646 44	403,879 19
do do	1869	126,898 20	55 00	116,069 76	118,579 31	400,263 32
do do	1870	.....	90,355 96	120,403 02	150,176 70	414,687 02
do do	1871	.....	116,429 54	135,040 81	140,467 52	488,538 76
do do	1872	255,645 75	33,289 27	124,137 09	152,086 25	466,847 52
do do	1873	256,547 27	127,369 55	148,581 18	186,573 13	486,433 26
do do	1874	1,189,591 91	51,037 05	167,194 40	213,613 86	510,755 99
do do	1875	1,714,830 37	479 00	168,401 21	203,226 85	414,979 59
do do	1876	2,388,733 46	810 75	178,411 80	190,578 45	390,337 04
do do	1877	4,131,374 30	22 30	179,661 40	138,448 51	390,857 37
do do	1878	3,843,338 62	.....	187,521 31	122,251 60	373,814 17
do do	1879	3,064,098 61	.....	191,892 44	115,349 99	337,675 13
do do	1880	2,123,366 34	.....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
do do	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
do do	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
do do	1883	1,763,003 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
do do	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
do do	1885	1,504,621 47	58,297 59	280,226 20	201,708 47	321,289 47
do do	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
do do	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
do do	1888	1,033,118 24	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 64
do do	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
do do	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
do do	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
do do	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
do do	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,588 97	204,759 39	357,089 87
do do	1894	3,027,164 19	109,216 33	294,446 34	179,630 13	387,788 97
do do	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
do do	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
Total	.....	* 66,948,348 65	*2,352,292 53	*6,476,705 95	*5,103,787 41	10,917,796 74

* Ceci ne comprend pas les dépenses imputées aux Canaux en général, mais les montants dépensés sur canaux spécifiés.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

CANAUX,

DT. PERCEPTEURS des péages sur les

Balances dues par les percepteurs le 1er juillet 1895.	Revenu des canaux. Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes, y compris droits de havre sur le canal Welland.	Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	90,920 88	.....	30 00	36 08	90,986 96	770 50	91,757 46
.....	50,491 59	.....	90 00	71 95	50,653 54	1,230 65	51,884 19
.....	235 15	.....	.....	.....	235 15	1,068 34	1,303 49
.....	20 92	.....	.....	.....	20 92	.....	20 92
.....	8 35	.....	.....	.....	8 35	.....	8 35
.....	791 25	.....	10 00	.....	801 25	6,120 02	6,921 27
.....	43 39	.....	.....	.....	43 39	5 00	48 39
.....	142,511 53	.....	130 00	108 03	142,749 56	9,194 51	151,944 07
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	1,854 58	.....	5 00	4 00	1,863 58	2,809 00	4,672 58
.....	25,840 22	.....	25 00	8 00	25,873 22	6,960 00	32,833 22
.....	742 43	.....	10 00	.....	752 43	979 00	1,731 43
.....	2,039 73	17 10	.....	1,333 42	3,390 25	.....	3,390 25
.....	21,227 09	3,016 04	40 00	14,076 86	38,359 99	30,215 05	68,575 04
.....	9,053 78	.....	.....	.....	9,053 78	.....	9,053 78
.....	60,757 83	3,033 14	80 00	15,422 28	79,293 25	40,963 05	120,256 30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	13,016 26	.....	7 00	.....	13,023 26	140 00	13,163 26
0 77	13,212 26	.....	.....	.....	13,213 03	50 00	13,263 03
.....	577 72	.....	2 00	.....	579 72	.....	579 72
0 77	26,806 24	.....	9 00	.....	26,816 01	190 00	27,006 01
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	19,782 17	.....	.....	.....	19,782 17	.....	19,782 17
.....	11,096 91	.....	.....	8 00	11,104 91	13 00	11,117 91
.....	60 50	.....	.....	.....	60 50	43 00	103 50
.....	1,151 35	.....	.....	2 20	1,153 55	.....	1,153 55
.....	32,090 93	.....	.....	10 20	32,101 13	56 00	32,157 13
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	3,826 99	51 94	.....	266 50	4,145 43	501 75	4,647 18
.....	1,434 34	.....	.....	.....	1,434 34	382 50	1,816 84
.....	536 80	.....	.....	9 20	546 00	58 20	604 20
.....	5,798 13	51 94	.....	275 70	6,125 77	942 45	7,068 22
.....	1,248 38	.....	.....	.....	1,248 38	.....	1,248 38
.....	1,248 38	.....	.....	.....	1,248 38	.....	1,248 38

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de chutes d'eau, etc.	Total.	Coût du personnel, réparations et bureaux de perception.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland	.....	.....	.....	154,907 90
Port-Colborne	90,986 96	770 50	91,757 46	3,742 69
Port-Dalhousie	50,653 54	1,230 65	51,884 19	2,503 00
Dunnville	235 15	1,068 34	1,303 49	782 00
Port-Maitland	20 92	.....	20 92	600 00
Port-Robinson	8 35	.....	8 35	.....
Sainte-Catherine	801 25	6,120 02	6,921 27	193 07
Chippawa	43 39	5 00	48 39	130 00
Totaux	142,749 56	9,194 51	151,944 07	162,858 66
Canaux du Saint-Laurent	.....	.....	.....	184,711 87
Beauharnois	1,863 58	2,809 00	4,672 58	1,534 52
Cornwall	25,873 22	6,960 00	32,833 22	2,113 91
Cardinal	752 43	979 00	1,731 43	1,310 10
Lachine	3,390 25	.....	3,390 25	2,232 53
Montréal	38,359 99	30,215 05	68,575 04	8,872 70
Kingston	9,053 78	.....	9,053 78	1,201 72
Totaux	79,293 25	40,963 05	120,256 30	201,977 35
Canal Chambly	.....	.....	.....	34,924 17
Chambly	13,023 26	140 00	13,163 26	1,609 52
Saint-Jean	13,213 03	50 00	13,263 03	1,694 50
Saint-Ours	579 72	.....	579 72	615 43
Totaux	26,816 01	190 00	27,006 01	38,843 62
Canaux de l'Ottawa	.....	.....	.....	33,646 22
Ottawa	19,782 17	.....	19,782 17	.....
Grenville	11,104 91	13 00	11,117 91	1,156 22
Carillon	60 50	43 00	103 50	852 19
Ecluse Sainte-Anne	1,153 55	.....	1,153 55	850 49
Totaux	32,101 13	56 00	32,157 13	36,505 12
Canal Rideau	.....	.....	.....	65,744 95
Ottawa	4,145 43	501 75	4,647 18	2,407 97
Kingston-Mills	1,434 34	382 50	1,816 84	449 75
Smith's-Falls	546 00	58 20	604 20	339 15
Totaux	6,125 77	942 45	7,068 22	68,941 82
Canal Saint-Pierre	1,248 38	.....	1,248 38	2,442 94 230 29
Totaux	.....	.....	.....	2,673 23

DR. CANAUX,

PERCEPTEURS des péages sur les

Balance due par les percepteurs, 1er juillet 1895.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de chutes d'eau, etc.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes.	Autres recettes, y compris droits de havre sur le canal Welland.			
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	75 25	.....	.....	.....	75 25	.....	75 25
.....	476 94	.....	.....	165 00	641 94	.....	641 94
.....	65 05	.....	.....	1 00	66 05	51 00	117 05
.....	35 71	.....	.....	0 75	36 46	.....	36 46
.....	265 20	.....	.....	.....	265 20	3 00	268 20
.....	147 96	.....	.....	.....	147 96	.....	147 96
.....	1,066 11	.....	.....	166 75	1,232 86	54 00	1,286 86
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	522 12	.....	.....	.....	522 12	4 00	526 12
.....	522 12	.....	.....	.....	522 12	4 00	526 12
.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	10 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
77	270,801 27	3,085 08	219 00	15,982 96	290,089 08	51,414 01	341,503 09
					1,964 37	.....	1,964 37
					288,124 71	.....	339,538 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général. A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de chutes d'eau, etc.	Total.	Dépenses pour personnel, réparations et bureaux de perception.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Vallée de la Trent	.....	.....	.....	7,679 31
Burleigh	75 25	.....	75 25	.....
Bobcaygeon	641 94	.....	641 94	44 45
Fenelon-Falls	66 05	51 00	117 05	.....
Hastings	36 46	.....	36 46	12 40
Peterboro'	265 20	3 00	268 20	8 00
Buckhorn	147 96	.....	147 96	.....
Totaux	1,232 86	54 00	1,286 86	7,744 16
Canal Murray	.....	.....	.....	11,060 71
Brighton	522 12	4 00	526 12	322 86
Totaux	522 12	4 00	526 12	11,383 57
Sault Sainte-Marie	.....	10 00	10 00	19,329 77
Dragueurs	.....	.....	.....	8,744 10
Inspection	.....	.....	.....	2,358 51
Département des impressions et de la papeterie	.....	.....	.....	1,221 66
En général	.....	.....	.....	9,201 30
	290,089 08	51,414 01	341,503 09	21,525 57
Moins remboursements	1,964 37	.....	1,964 37	*571,782 87
Revenu net	288,124 71	.....	339,538 72	

* Le montant ci-dessus ne comprend pas les dépenses imputées au capital ou au revenu.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

LOYERS DE CHUTES D'EAU ET AUTRES.

Dt. N° 2.—ÉTAT SOMMAIRE des comptes des locataires—1894–95. *Av.*

Balance due le 1er juillet 1895.	Echus pendant l'année expirée le 30 juin 1896.	Total.	DESCRIPTION DES TRAVAUX.	Diminution.	Payé aux percepteurs.	Balance.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
29,607 55	8,389 50	37,997 05	....Canal Welland....	669 75	9,194 51	28,132 79	37.997 05
3,364 62	980 00	4,344 62	.... do Williamsburg	... ...	979 00	3,365 62	4,344 62
4,512 50	4,145 00	8,657 50	.... do Cornwall	... ...	6,960 00	1,697 50	8,657 50
7,892 50	3,010 00	10,902 50	.... do Beauharnois	... ...	2,809 00	8,093 50	10,902 50
22,872 80	31,137 49	54,010 29	.. do Lachine	200 00	30,215 05	23,595 24	54,010 29
321 84	145 00	466 84	.... do Chambly	... ...	190 00	276 84	466 84
4,937 24	1,806 85	6,744 09	.... do Rideau	3,083 75	942 45	2,717 89	6,744 09
80 00	125 00	205 00	....Divers	4 00	124 00	77 00	205 00
354 18	....	354 18	....Ventes des terres, chemin de fer Intercolonial	... . .	....	354 18	354 18
73,943 23	49,738 84	123,682 07	....Totaux	3,957 50	51,414 01	68,310 56	123,682 07

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTAT indiquant les remboursements des péages des canaux payés pendant l'exercice 1895-96.

Date.	A qui payé.	Remboursements de péages sur	Canaux.	Montant.	Total.
1895.				$ c.	$ c.
29 août.	John Heney	Bois	Rideau	361 45	361 45
17 oct.	J. Le Michaud	Surcharge de péages	St-Laurent	66 82	
8 nov.	E. A. Middlemiss	Payé en plus sur steamer	do	12 20	
8 do	Cie de Transport d'Ottawa	Laissez-passer non empl.	do	2 33	
12 déc.	do de Montréal	Ciment et bois de service.	do	68 41	
12 do	do de Kingston et Montréal	Grain	do	50 07	
1896.					
10 janv.	Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Payé 2 fois p. passagers	do	30 00	
10 do	Poupore et Fraser	Ciment	do	29 51	
16 do	Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Payé 2 fois p. passagers	do	24 00	
4 mars	Prosper La Plante	Ciment	do	160 87	
21 avril.	Propriétaires du steamer *Passport*	Laissez-passer non empl.	do	2 72	
3 juin.	Cie de Transport de Montréal	Matériaux pour travaux du gouvernement	do	58 97	
27 juill.	Edward Verrille	Laissez-passer non empl.	do	4 73	
27 do	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal	Houille	do	197 25	
29 do	Jas. Carruthers	Blé	do	385 02	1,092 90
1895.					
17 oct.	Cie de Navigation de la rivière Ottawa	Payé 2 fois sur *Duchess York*	Lachine	23 50	
1896.					
21 avril.	Cie Calvin	Bois de construction	do	31 35	
29 juill.	Cie Canadienne de Transbordement et d'Exportation	Houille	do	87 72	142 57
1895.					
8 nov.	McArthur et Fils	Bois de service	Beauharnois	6 00	6 00
1896.					
10 janv.	Cie de Transbordement de Kingston et Montréal	Maïs	Welland	31 50	
21 avril.	G. Morden	Bois de service	do	54 00	
3 juin.	Joseph Miller	do	do	2 63	
29 juill.	M. Julian	Laissez-passer non empl.	do	28 58	116 71
28 fév.	Jos. Michaud	do do	Cornwall	61 36	
21 avril.	Cie de Transit d'Ogdensburg	Maïs	do	115 50	176 86
9 juin.	Cie de Transport de Montréal	do	Williamsb'g	67 88	67 88
					1,964 37

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(Y compris les montants payés au chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse et au chemin de fer Européen et Nord-Américain, N.-B.)

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.	Revenu perçu, y compris le chemin de fer Embranchement de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération	.....	10,766,725 54	.....	.....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do	1871	2,916,782 13	442,993 31	565,713 52
do do do	1872	5,131,141 51	595,076 22	622,900 56
do do do	1873	5,201,450 37	1,011,892 60	703,458 26
do do do	1874	3,614,898 81	1,847,175 24	893,430 17
do do do	1875	3,426,099 55	1,532,589 62	861,593 43
do do do	1876	1,108,321 59	1,277,197 79	848,861 46
do do do	1877	1,318,352 19	1,661,673 55	1,154,445 35
do do do	1878	408,816 74	1,811,273 56	1,378,946 78
do do do	1879	226,639 19	2,010,183 22	1,294,099 69
do do do	1880	2,048,014 60	1,607,956 70	1,520,310 45
do do do	1881	608,732 80	1,780,353 53	1,777,856 76
do do do	1882	585,568 79	2,080,592 37	2,100,315 85
do do do	1883	1,616,632 96	2,383,477 20	2,395,034 99
do do do	1884	1,405,377 52	2,366,719 95	2,376,666 19
do do do	1885	1,195,363 08	2,460,229 87	2,392,605 00
do do do	1886	544,958 17	2,508,473 10	2,406,858 88
do do do	1887	823,070 86	2,854,158 91	2,621,337 41
do do do	1888	742,203 09	3,300,481 94	2,937,337 40
do do do	1889	655,228 13	3,174,785 19	2,923,736 46
do do do	1890	365,246 48	3,500,455 80	2,958,243 38
do do do	1891	79,929 34	3,691,273 65	3,007,630 51
do do do	1892	168,101 77	3,458,891 39	2,978,950 82
do do do	1893	228,984 79	3,062,207 45	3,099,815 20
do do do	1894	166,362 43	2,999,317 07	3,020,485 74
do do do	1895	327,034 51	2,964,940 98	2,979,795 59
do do do	1896	259,105 23	3,029,304 08	2,994,201 93
Total	.....	*48,434,492 49	60,606,392 59	54,161,652 21

* Y compris $296,872.90 imputés au "Fonds consolidé".

Coût total de la construction comme ci-dessus $48,434,492 49

Moins montants transférés du capital au fonds consolidés comme suit :—

	Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.	Chemin de fer Européen et Nord-Américain.
1868	$ 16,800 99	$ 11,302 89
1870	34,403 45	1,749 21
1871	50,405 69	.....
1873	106,899 59	75,311 08
	$ 208,509 72	$ 83,363 18
		208,509 72
		296,872 90
		$48,137,619 59
Chemin de fer du Cap-Breton		3,859,884 54
do Oxford et New-Glasgow		1,945,497 69
do de Prolongement-Est		1,324,042 81
Total du coût du système du ch. de fur Intercolonial		$55,267,044 63

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novambre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu reçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	.....	.....	.....
do depuis do	1868	.....	.....	.....
do do do	1869	.....	.....	.....
do do do	1870	.....	.....	.....
do do do	1871	.....	.....	.....
do do do	1872	.....	.....	.....
do do do	1873	.....	.....	.....
do do do	1874	.....	.....	.....
do do do	1875	.....	.....	.....
do do do	1876	.....	.....	.....
do do do	1877	.....	.....	.....
do do do	1878	.....	.....	.....
do do do	1879	.....	.....	.....
do do do	1880	.....	.....	.....
do do do	1881	.....	.....	.....
do do do	1882	.....	.....	.....
do do do	1883	.....	.....	.....
do do do	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
do do do	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
do do do	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
do do do	1887	.....	94,254 04	64,107 10
do do do	1888	.....	90,954 73	70,552 20
do do do	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
do do do	1890	.....	79,102 77	84,658 95
do do do	1891	3,255 40	*	†
do do do	1892	.....	*	†
do do do	1893	.....	*	†
do do do	1894	.....	*	†
do do do	1895	.....	*	†
do do do	1896	.....	*	†
Total	.....	1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans le revenu du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

10—3**

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu reçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération				
do depuis do	1868			
do do do	1869			
do do do	1870			
do do do	1871			
do do do	1872			
do do do	1873			
do do do	1874			
do do do	1875			
do do do	1876			
do do do	1877			
do do do	1878			
do do do	1879			
do do do	1880			
do do do	1881			
do do do	1882			
do do do	1883			
do do do	1884			
do do do	1885			
do do do	1886	85,610 69		
do do do	1887	2,299 62		
do do do	1888	500 17		
do do do	1889			
do do do	1890			
do do do	1891			
do do do	1892			
do do do	1893			
do do do	1896			
Total		*88,410 48		

*56 Victoria, chap. 6, a transféré le chemin de fer d'embranchement de Carleton à la ville de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, qui fut payée au receveur général en mars 1893.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération	1868	.....	.....
do depuis do	1869	.....	.....
do do do	1870	.....	.....
do do do	1871	.....	.....
do do do	1872	.....	.....
do do do	1873	.....	.....
do do do	1874	.....	.....
do do do	1875	.....	.....
do do do	1876	.....	.....
do do do	1877	.....	.....
do do do	1878	.....	.....
do do do	1879	.....	.....
do do do	1880	.....	.....
do do do	1881	.....	.....
do do do	1882	.....	.....
do do do	1883	.....	.....
do do do	1884	.....	.....
do do do	1885	.....	.....
do do do	1886	.....	.....
do do do	1887	76,501 89	.....
do do do	1888	689,450 50	.....
do do po	1889	1,083,276 60	.....
do do do	1890	1,170,523 62	.....
do do do	1891	521,441 62	.....
do do do	1892	99,936 96	.....
do do do	1893	59,982 74	.....
do do do	1894	158,770 61	.....
do do do	1895	*	.....
do do do	1896	*	.....
Total	.....	3,859,884 54	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

10—3½**

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la Confédération	1868		
do depuis do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888	280,932 35	
do do do	1889	840,553 57	
do do do	1890	434,074 60	
do do do	1891	220,886 39	
do do do	1892	48,745 23	
do do do	1893	7,922 80	
do do do	1894	112,382 75	
do do do	1895	*	
do do do	1896	*	
Total	....	1,945,497 69	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET L'EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	1868	.....	.....	.....
do depuis do	1869	.....	.....	.....
do do do	1870	.....	.....	.....
do do do	1871	.....	.....	.....
do do do	1872	.....	.....	.....
do do do	1873	.....	.....	.....
do do do	1874	.....	.....	.....
do do do	1875	.....	.....	.....
do do do	1876	.....	.....	.....
do do do	1877	.....	.....	.....
do do do	1878	.....	.....	.....
do do do	1879	.....	.....	.....
do do do	1880	.....	.....	.....
do do do	1881	.....	.....	.....
do do do	1882	.....	.....	.....
do do do	1883	.....	.....	.....
do do do	1884	.....	.....	.....
do do do	1885	49,587 45	.....	.....
do do do	1886	135,214 38	.....	.....
do do do	1887	24,157 32	.....	.....
do do do	1888	397 35	.....	.....
do do do	1889	.....	.....	.....
do do do	1890	.....	.....	.....
do do do	1891	124,568 23	.....	.....
do do do	1892	.....	.....	.....
do do do	1893	.....	.....	.....
do do do	1894	17 99	.....	.....
do do do	1895	.....	.....	.....
do do do	1896	.....	.....	.....
Total		333,942 72	.....	.....

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er novembre 1896.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération	.....	3,114,735 11	.....	.....
do depuis do	1874	.....	750 00	.....
do do do	1875	46,086 63	49,344 62	24,493 99
do do do	1876	42,546 10	219,930 43	118,060 96
do do do	1877	200,000 00	228,595 25	130,664 92
do do do	1878	6,551 86	221,599 49	135,899 60
do do do	1879	40,129 05	223,313 12	125,855 91
do do do	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
do do do	1881	.....	203,122 88	131,131 43
do do do	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
do do do	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
do do do	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
do do do	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
do do do	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
do do do	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
do do do	1888	.....	229,639 95	158,363 62
do do do	1889	.....	247,559 44	171,369 56
do do do	1890	.....	266,485 85	160,971 78
do do do	1891	.....	257,990 08	174,258 05
ds do do	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
do do do	1893	.....	226,422 17	162,690 42
do do do	1894	.....	226,891 06	158,533 83
do do do	1895	.....	232,905 19	149,654 78
do do do	1896	.....	225,138 56	146,476 54
Total.....	.....	3,750,565 38	4,863,720 33	3,117,137 06

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération....	.....	.....	.....	.....
do depuis do ...	1868	.....	.....	.....
do do do ...	1869	.....	.....	.....
do do do ...	1870	.....	.....	.....
do do do ...	1871	30,148 32	.....	.....
do do do ...	1872	489,428 16	.....	.....
do do do ...	1873	561,818 44	.....	.....
do do do ...	1874	310,224 88	.....	.....
do do do ...	1875	1,546,241 67	.....	.....
do do do ...	1876	3,346,567 06	.....	.....
do do do ...	1877	1,691,149 97	.....	.....
do do do ...	1878	2,228,373 13	.....	.....
do do do ...	1879	2,240,285 47	.....	.....
do do do ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
do do do ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
do do do ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	.....
do do do ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	.....
do do do ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	.....
do do do ...	1885	(4) 9,900,281 53	.....	.....
do do do ...	1886	(5) 3,672,584 81	.....	.....
do do do ...	1887	(6) 915,057 49	.....	.....
do do do ...	1888	52,098 65	.....	.....
do do do ...	1889	86,716 07	.....	.....
do do do ...	1890	40,980 54	.....	.....
do do do ...	1891	37,367 00	.....	.....
do do do ...	1892	66,211 39	.....	.....
do do do ...	1893	413,836 49	.....	.....
do do do ...	1894	146,539 87	.....	.....
do do do ...	1895	49,209 77	.....	.....
do do do ...	1896	65,669 49	.....	.....
Total....	.....	*62,719,414 70	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec la feuille de balance des comptes publics, 1895-96.

(1)	Comprenant.....	$ 2,210,000 00	à compte de subvention.
(2)	do	5,323,076 60	do
(3)	do	7,254,208 27	do
(4)	do	6,862,201 00	do
(5)	do	2,890,427 00	do
(6)	do	460,087 13	do
		*$25,000,000 00	

* *Voir* aussi pages 46 et 47 pour cette dépense.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération			
do depuis do	1868		
do do do	1869		
do do do	1870		
do do do	1871		
do do do	1872		
do do do	1873		
do do do	1874		
do do do	1875		
do do do	1876		
do do do	1877		
do do do	1878		
do do do	1879		
do do do	1880		
do do do	1881		
do do do	1882		
do do do	1883		
do do do	1884		
do do do	1885		
do do do	1886		
do do do	1887		
do do do	1888		
do do do	1889	9,847 27	
do do do	1890	381,942 75	
do do do	1891	196,869 36	
do do do	1892	26,129 39	
do do do	1893	2,190 62	
do do do	1894	1,675 36	
do do do	1895	570 55	
do do do	1896		
Total		* 619,225 80	

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 de subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laquelle est aussi indiquée dans l'état des subventions, pages 46 et 47.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvern. avant la confédération	.....	13,881,460 65	.....	.....
do depuis do	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
do do do	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
do do do	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
do do do	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
do do do	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
do do do	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
do do do	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
do do do	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
do do do	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
do do do	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
do do do	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
do do do	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
do do do	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
do do do	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
do do do	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
do do do	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
do do do	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
do do do	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
do do do	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
do do do	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
do do do	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
do do do	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
do do do	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
do do do	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
do do do	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
do do do	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
do do do	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
do do do	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
do do do	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
Total	.....	123,075,476 61	66,326,423 28	58,136,728 70

* Montant total payé pour construction..... .... $123,075,476 61
Moins montant reçu de la ville de Saint-Jean, N.-B., comme achat de l'embranchement de Carleton..... ..... 40,000 00

Coût total de la construction..... ..... $123,035,476 61

LEONARD SHANNON,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1896.

N°

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.
	$ c.		$	$	$	$
46 Vic., ch. 25 53 do 2	156,800 00	International, Québec	144,000	.....	.....	.....
45 do 14 46 do 25 48-49 do 59 49 do 10 50-1 do 24 51 do 3 52 do 3 53 do 2 54-5 do 8 57-8 do 4	384,000 00 80,000 00 96,000 00 186,295 00 28,800 00 96,000 00 64,000 00 30,000 00 5,250 00 44,800 00	Québec et Lac-Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219
46 do 25 49 do 10 50-1 do 24 52 do 3 55-6 do 5	89,600 00 70,000 00 12,800 00 32,000 00 64,000 00	Kingston, Napanee et de l'Ouest, autrefois Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600	.....	.....
47 do 8 51 do 3 53 do 2	272,000 00 41,000 00 24,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec	.....	49,090	41,000	60,580
46 do 25 47 do 8 50-1 do 24	115,200 00 76,800 00 32,000 00	Caraquette, N.-B.	.....	32,000	76,800	61,200
47 do 8 49 do 10 52 do 3 53 do 2 56 do 2 57-8 do 4	32,000 00 57,600 00 22,400 00 48,000 00 48,000 00 96,000 00	Grand-Nord, Québec	.....	25,088	.....	.....
47 do 8	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario	.....	48,000	.....	.....
45 do 14 46 do 26 53 do 2	660,000 00 660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario	.....	154,440	1,051,590	78,370
47 do 8 48-9 do 59 49 do 10 48-9 do 59 57-8 do 4	128,000 00 19,200 00 32,000 00 140,800 00 35,200 00	Canada-Est, autrefois Nord et de l'Ouest, N.-B.	.....	.....	128,000	18,200
47 do 8 51 do 3	60,342 00	Québec-Central, Québec	.....	.....	60,342	.....
53 do 2	288,000 00					
48-9 do 59 53 do 2	72,000 00 40,000 00	Montréal et Sorel, Québec	.....	.....	64,972	4,950
48-9 do 59 50-1 do 24 51 do 3	30,000 00 64,000 00 9,600 00	Montreal et Jonction de Champlain, Québec	.....	.....	30,000	.....
46 do 25 51 do 3	38,400 00 44,252 82	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B	.....	.....	38,400	.....
47 do 8	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.	.....	.....	22,400	.....
48-9 do 59 49 do 10 50-1 do 24	96,000 00 38,400 00 180,000 00	Canada-Atlantique, Ont	.....	.....	48,480	44,384
47 do 6	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B.	.....	.....	422,520	327,480
47 do 8	96,000 00	Erié et Huron, Ontario	.....	.....	.....	96,000
46 do 25 47 do 8 52 do 3	320,000 00 300,000 00	Baie-des-Chaleurs, Qué	.....	.....	.....	250,000
48-9 do 59	118,400 00	Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B.	.....	.....	.....	97,440

3.

des contrats ont été passés et des versements faits au 30 juin 1896.

Versements.									Total au 30 juin 1896.
1887-88.	1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
8,960 00	.....	3,840 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156,800 00
232,013 00	19,911 00	38,440 00	70,350 00	26,222 73	76,471 77	81,600 00	.....	3,744 00	1,006,743 50
.....	.....	95,744 00	7,600 00	.....	1,856 00	13,932 80	.....	.....	208,732 80
24,158 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,750 00	.....	193,578 00
40,050 00	13,950 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	224,000 00
.....	.....	20,000 00	9,500 00	24,100 00	.....	.....	32,000 00	32,000 00	142,688 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48,000 00
.....	.....	35,000 00	600 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,320,000 00
159,400 00	6,300 00	100 00	.....	.....	.....	.....	30,400 00	.....	342,400 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	288,000 00	348,342 00
.....	.....	6,719 50	17,116 07	.....	.....	.....	.....	.....	93,757 57
16,400 00	36,700 00	5,400 00	.....	.....	15,100 00	.....	.....	.....	103,600 00
.....	.....	.....	.....	44,252 82	.....	.....	.....	.....	82,652 82
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,400 00
.....	9,491 20	149,812 00	30,188 00	.....	.....	.....	.....	.....	282,355 20
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	750,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96,000 00
50,300 00	75,200 00	148,675 00	.....	.....	.....	95,825 00	.....	.....	620,000 00
61,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	113,440 00

ANNEXE N° 3.—État indiquant les subventions votées aux chemins

Subventions votées. Par quelle loi.	Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86	1886-87	1887-88.
	$ c.		$	$	$	$	$ c.
50-1V.,c.24	217,600 00	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Qué., à présent chemin de fer des Laurentides ...	.....	.....	.....	64,430	28,383 00
49 do 10	11,200 00	L'Assomption, Québec	.....	.....	.....	11,200	.....
49 do 10	32,000 00	Grand-Oriental, Qué.....	.....	.....	.....	19,200	.....
50-51 do 24	96,000 00						
56 do 2	64,000 00						
53 do 2	37,500 00						
47 do 8	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ont.....	.....	.....	.....	15,000	.....
52 do 3							
49 do 10	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.....	.....	.....	.....	40,480	20,573 57
50-51 do 24	6,400 00						
47 do 8	51,200 00	Albert-Sud, N.-B.....	.....	.....	.....	1,000	18,428 57
52 do 3							
57-8 do 4	274,940 00	Colonisation du Lac-Témiscamingue, Qué.....	.....	.....	.....	14,000	3,000 00
49 do 10	38,400 00	Joggins, N.-E.....	.....	.....	.....	.....	26,138 78
50-1 do 24	4,000 00						
45 do 14	240,000 00	Témiscouata, N.-B., et Québec	.....	.....	.....	.....	249,684 00
48-9 do 58	258,000 00						
51 do 3	100,000 00						
53 do 2	51,200 00						
48-9 do 59	44,800 00	Leamington et St-Clair, Ontario	.....	.....	.....	.....	32,000 00
50-1 do 24	6,400 00						
49 do 10	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ont.....	.....	.....	.....	.....	14,656 00
50-1 do 24	22,400 00	Cie de chaux du Canada, Québec. ..	.....	.....	.....	.....	11,840 00
49 do 10	256,000 00	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	.....	.....	.....	.....	60,000 00
53 do 2							
50-1 do 24	96,000 00	Comté de Drummond, Québec...	.....	.....	.....	.....	15,057 00
52 do 3	14,400 00						
53 do 2	76,800 00						
57-8 do 4	96,000 00						
48-9 do 59	128,000 00	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2							
54-5 do 8	64,000 00						
57-8 do 4							
49 do 10	32,000 00	Montréal et Lac-Maskinongé, Québec.....	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2	10,200 00						
50-1 do 24	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....
48-9 do 59	22,4 0 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....
49 do 10							
49 do 10	108,8^{0}0 00	Hereford, Québec	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	48,0^{0}0 00						
50-1 do 24	118,400 00	Lac-Erié et Rivière-Détroit, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	224,000 00						
50-1 do 24	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec ..	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24	138,400 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	108,000 00						
57-8 do 4	108,800 00						
52 do 3	30,000 00	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N. B.....	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B..	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	240,000 00	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24	44,800 00	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland, N.-E.....	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	19,200 00	Pontiac et Renfrew, Ont.....	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	54,400 00	Mille-Iles, Ontario.....	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	96,000 00	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec.....	.....	.....	.....	.....	.....
56 do 3							
52 do 3	375,000 00	Cie du Tunnel frontière St-Clair, O.	.....	.....	.....	.....	.....

de fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Suite.*

Versements.								Total au 30 juin 1896.
1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	.....	32,003 00	92,784 00	.....	.....	.....	.....	217,600 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,200 00
.....	.....	16,300 00	4,845 00	.....	.....	.....	.....	40,345 00
.....	.....	.....	.....	17,000 00	32,000 00	32,000 00	.....	96,000 00
.....	4,366 00	1,600 43	.....	.....	34,580 00	.....	.....	101,600 00
1,387 06	.....	10,684 37	18,960 00	.....	.....	.....	.....	50,460 00
9,000 00	26,360 00	.....	.....	.....	.....	233,198 95	17,900 75	303,859 70
.....	9,761 22	1,600 00	.....	.....	.....	.....	.....	37,500 00
163,216 00	74,300 00	82,770 00	54,830 00	21,150 00	.....	.....	.....	645,950 00
19,200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51,200 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,656 00
3,520 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,360 00
800 00	189,200 00	6,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	256,000 00
13,815 00	12,428 00	136,000 00	5,105 00	13,435 00	.....	92,096 00	.....	287,936 00
45,000 00	.....	47,400 00	12,800 00	.....	.....	.....	.....	105,200 00
19,700 00	20,080 00	1,500 00	.....	.....	.....	.....	.....	41,280 00
54,400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,400 00
46,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46,000 00
21,888 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,888 00
63,900 00	91,300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	155,200 00
106,500 00	11,900 00	.....	.....	.....	220,331 00	.....	.....	338,731 00
54,650 00	4,250 00	.....	.....	.....	.....	.....	3,500 00	62,400 00
26,640 00	.....	11,760 00	.....	.....	.....	.....	.....	38,400 00
30,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30,000 00
5,553 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,553 57
.....	219,100 00	3,300 00	8,300 00	.....	.....	.....	.....	230,700 00
.....	29,400 00	10,450 00	.....	.....	.....	.....	.....	39,850 00
.....	9,800 00	3,800 00	.....	.....	.....	.....	.....	13,600 00
.....	10,400 00	.....	.....	.....	14,000 00	.....	.....	24,400 00
.....	65,600 00	.....	.....	.....	.....	30,400 00	.....	96,600 00
.....	173,000 00	143,400 00	58,600 00	.....	.....	.....	.....	375,000 00

ÉTAT indiquant les subventions votées aux chemins de

Subventions. Par q'elle loi	Montant.	Chemins de fer.	1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.
	$ c.		$	$	$	$	$ c.
50-1 V., c. 24 57-8 do 4	57,600 00	Brantford, Waterloo et Lac-Erié, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....
51 do 3 53 do 2	287,200 00	Port-Arthur, Duluth et Ouest, Ont	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24 53 do 2 54-5 do 8 57-8 do 4	192,000 00	Montréal et Ottawa, Ontario	.....	.....	.....	.....	.....
50-1 do 24 52 do 3	44,800 00	Vallée de Cornwallis, N.-E.	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	320,000 00	Ottawa et Gatineau, Qué.	.....	.....	.....	.....	.....
57-8 do 6	64,000 00						
51 do 3	83,612 54	Central, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3 53 do 2	142,400 00						
57-8 do 4	48,000 00						
53 do 2	361,270 00	Montréal et Ouest, Québec	.....	.....	.....	.....	.....
52 do 3	128,000 00	Parry-Sound et de Colonisation, Ont	.....	.....	.....	.....	.....
57-8 do 4	64,000 00						
52 do 3	163,200 00	Shuswap et Okanagan, C.-B	.....	.....	.....	.....	.....
54-5 do 8	89,600 00	Vallée de la Tobique, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2	35,200 00						
55-6 do 5	9,600 00						
53 do 2	112,000 00	Colombie et Kootenay, C.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2	35,200 00	Jonction de Waterloo, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2	99,200 00	Montagne d'Orford, Qué.	.....	.....	.....	.....	.....
53 do 2	57,600 00	Saint-Laurent et Adirondack, Qué	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	25,024 00						
51 do 3	24,439 84	Embranc. de Chatham, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	40,000 00	Cie de ch. de fer, de houille et de fer, New-Glasgow, N.-E.	.....	.....	.....	.....	.....
56 do 2	102,400 00	Comtés-Unis, Qué.	.....	.....	.....	.....	.....
57-8 do 4	102,400 00						
55-6 do 5	21,600 00	Cie de ch. de fer de jonct. et des carrières de Philipsburg, Q.	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	430,400 00	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
56 do 2	67,200 00	Montfort et de Colonisation, Québec	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	48,000 00	Lotbinière et Mégantic, Québec	.....	.....	.....	.....	.....
57-8 do 4	48,000 00						
56 do 2	48,000 00	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
55-6 do 5	80,000 00	Canadien du Pacifique, Revelstoke au Lac-La-Flèche, C.-B	.....	.....	.....	.....	.....
57-8 do 4	121,600 00	Nakusp et Slocan, C.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
55-7 do 5	89,600 00	Dominion Coal Co., N.-E	.....	.....	.....	.....	.....
56 do 2	22,400 00	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
57-58 do 4	51,200 00	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, Ont.	.....	.....	.....	.....	.....
56 do 2	11,200 00	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.	.....	.....	.....	.....	.....
			208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92
37 do 14 46 do 2	1,525,250 00	Canada-Central	.....	.....	.....	.....	.....
44 do 1	25,000,000 00	Canadien du Pac., ligne princ.	.....	.....	.....	.....	.....
47 do 8 48-9 do 58	1,500,000 00	Canadien du Pac., prolongem.	.....	.....	.....	.....	.....
		Comtés de l'Ouest	.....	.....	.....	.....	.....

Ce rapport ne comprend pas le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er novembre 1895.

fer au sujet desquels des contrats ont été passés, etc.—*Fin*

Versements.								Total au 30 juin 1896.
1888-89.	1889-90.	1890-91.	1891-92.	1892-93.	1893-94.	1894-95.	1895-96.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
.....	36,620 00	16,190 00	.....	.....	.....	.....	4,790 00	57,600 00
.....	.....	87,000 00	70,075 00	114,125 00	.....	.....	.....	271,200 00
.....	.....	49,960 00	.....	.....	23,640 00	.....	.....	73,600 00
.....	.....	42,670 00	2,130 00	.....	.....	.....	.....	44,800 00
.....	.....	87,582 00	38,790 00	104,380 00	53,376 00	.....	.....	284,128 00
.....	.....	75,639 00	83,612 54	.....	.....	.....	.....	159,251 54
.....	.....	76,143 00	32,253 00	133,388 00	119,486 00	.....	.....	361,270 00
.....	.....	.....	30,400 00	28,820 00	.....	68,780 00	24,800 00	152,800 00
.....	.....	.....	162,260 00	.....	640 00	300 00	.....	163,200 00
.....	.....	.....	73,000 00	41,674 46	19,341 54	.....	.....	134,016 00
.....	.....	.....	88,800 00	.....	.....	.....	.....	88,800 00
.....	.....	.....	32,800 00	.....	.....	.....	.....	32,800 00
.....	.....	.....	32,000 00	.....	52,800 00	.....	.....	84,800 00
.....	.....	.....	40,256 00	24,448 00	297 60	.....	.....	65,001 60
.....	.....	.....	24,439 84	.....	.....	.....	.....	24,439 84
.....	.....	.....	.....	32,945 84	5,454 16	.....	1,440 00	39,840 00
.....	.....	.....	.....	.....	88,973 00	42,728 15	52,926 85	184,628 00
.....	.....	.....	.....	.....	18,688 00	2,912 00	.....	21,600 00
.....	.....	.....	.....	.....	101,120 00	249,280 00	80,000 00	430,400 00
.....	.....	.....	.....	.....	32,000 00	35,200 00	.....	67,200 00
.....	.....	.....	.....	.....	35,200 00	38,400 00	.....	73,600 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,744 00	.....	39,744 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	28,000 00	.....	28,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	117,760 00	.....	117,760 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,000 00	55,808 00	87,808 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,400 00	22,400 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	51,200 00	51,200 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,635 89	9,625 89
846,721 83	1,491,595 72	1,079,105 87	1,061,615 93	624,794 07	1,043,285 10	1,123,949 10	648,145 49	13,135,282 03
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,525,250 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,000,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500,000 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500,000 00
								41,660,532 03

LEONARD SHANNON,
Comptable.

PARTIE III

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS

N° 1

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la construction de chemins de fer.

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible au 30 juin 1896.	Subvention payée au 30 juin 1896.	Subvention payée au 1er novembre 1896.
				$ c.	$ c.	$ c.
1	Albert-Sud	16	16	50,460 00	50,460 00	50,460 00
2	Baie-des-Chaleurs	70	70	620,000 00	620,000 00	620,000 00
3	Jonction de Beauharnois	19·50	19·50	62,400 00	62,400 00	62,400 00
4	Belleville et Hastings-Nord	6 84	6·84	21,888 00	21,888 00	21,888 00
5	Brantford, Waterloo et Lac-Erié	18	18	57,600 00	57,600 00	57,600 00
6	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie	44·50	44·50	105,200 00	105,200 00	105,200 00
7	Bouctouche et Moncton	31·75	31·75	101,600 00	101,600 00	101,600 00
8	Canada-Atlantique	54·05	54·05	282,355 20	282,355 20	282,355 20
9	Canada-Central	120	120	1,525,250 00	1,525,250 00	1,525,250 00
10	Canada-Est	107	107	342,400 00	342,400 00	342,400 00
11	Canadien du Pacifique	1,905	1,905	25,000,000 00	25,000,000 00	25,000,000 00
12	do (prolongem.)	170	185	1,580,000 00	1,528,000 00	1,528,000 00
13	Caraquet	67	67	224,000 00	224,000 00	224,000 00
14	Central (du Nouveau-Brunswick)	44·50	44·50	142,400 00	75,639 00	75,639 00
15	Vallée de la Cornwallis	14	14	44,800 00	44,800 00	44,800 00
16	Colombie et Kootenay	27·75	27·75	88,800 00	88,800 00	88,800 00
17	Cumberland	14	14	39,850 00	39,850 00	39,850 00
18	Cie de chaux du Canada	4·80	4·80	15,360 00	15,360 00	15,360 00
19	Cie de houille du Canada	27·44	27·44	87,808 00	87,808 00	87,808 00
20	Comtés de Drummond	89·98	93·10	297,920 00	287,936 00	287,936 00
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
22	Erié et Huron	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
23	Esquimalt et Nanaïmo	71	71	750,000 00	750,000 00	750,000 00
24	Frédéricton et Cie de pont de ch. de fer de Sainte-Marie	1·33	1·33	30,000 00	30,000 00	30,000 00
25	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	12·42	12·42	39,744 00	39,744 00	39,744 00
26	Grand-Oriental	12·50	12·50	40,345 00	40,345 00	40,345 00
27	Grand-Nord	44·05	99·59	318,688 00	142,688 00	142,688 00
28	Jonction de Guelph	15·25	15·25	46,000 00	46,000 00	46,000 00
29	Embranchement de Harvey	3	3	5,553 57	5,553 57	5,553 57
30	Hereford	48·50	48·50	155,200 00	155,200 00	155,200 00
31	Irondale, Bancroft et Ottawa	30	50	160,000 00	96,000 00	96,000 00
32	International	49	49	156,800 00	156,800 00	156,800 00
33	Joggins	12	12	37,500 00	37,500 00	37,500 00
34	Kingston et Pembroke	15	15	48,000 00	48,000 00	48,000 00
35	Kingston, Napanee et Ouest	61·35	61·35	208,732 80	208,732 80	208,732 80
36	L'Assomption	3·50	3·50	11,200 00	11,200 00	11,200 00
37	Lac-Erié et Rivière-Détroit	84·04	84·04	338,731 00	338,731 00	338,731 00
38	Colonisat. du Lac-Témiscamingue	45·84	45·84	303,859 70	303,859 70	303,859 70
39	Leamington et Lac-Saint-Clair	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
40	Lotbinière et Mégantic	28	30	96,000 00	73,600 00	88 000 00
41	Montréal et Sorel	44·67	44·67	93,757 57	93,757 57	93,757 57
42	Montréal et Lac-Champlain	83	83	103,600 00	103,600 00	103,600 00
43	Montréal et Ouest	70	70	361,270 00	361,270 00	361,270 00
44	Montréal et Lac-Maskinongé	12·90	12·90	41,280 00	41,280 00	41,280 00
45	Montréal et Ottawa	23	60	192,000 00	73,600 00	73,600 00
46	Colonisation de Montfort	21	21	67,200 00	67,200 00	67,200 00
47	Nakusp et Slocan	36·80	38	121,600 00	117,760 00	117,760 00
48	Nouveau-Brunswick et I-P.-E.	35·45	35·45	113,440 00	113,440 00	113,440 00
	A reporter	3,773 71	3,897 57	34,716,192 84	34,202,807 84	34,217,207 84

TABLEAU des subventions en argent accordées et payées en aide à la const.—*Suite.*

N°	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles construits.	Nombre de milles subventionnés.	Subvention payée et disponible le 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 juin 1895.	Subvention payée au 30 septembre 1896.
				$ c.	$ c.	$ c.
	Report	3,773 71	3,897 57	34,716,192 84	34,202,806 84	34,217,207 84
49	Cie de c. de f. et de h. de N.-Glasgow	12	12	39,840 00	39,840 00	39,840 00
50	Rive-Nord	159	159	954,000 00	.....	.....
51	Nord et Jonction du Pacifique	110	110	1,320,000 00	1,320,000 00	1,320,000 00
52	Central de la Nouvelle-Ecosse	73·50	73·50	235,200 00	230,700 00	230,700 00
53	Ontario et Pacifique	.....	53·87	172,400 00	.....	.....
54	Ontario, Belmont et Nord	.....	10	32,000 00	.....	.....
55	Ontario et Québec	61·25	61·25	196,000 00	196,000 00	196,000 00
56	Montagne-d'Orford	26·50	26·50	84,800 00	84,800 00	84,800 00
57	Cie de c. de fer et de nav. d'Oshawa	7	7	22 400 00	22,400 00	22,400 00
58	Ottawa et Vallée de la Gatineau	56·50	56·50	284,128 00	284,128 00	284.128 00
59	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	107	107	430,400 00	430,400 00	430,400 00
60	Colonisation de Parry-Sound	43	60	192,000 00	152,800 00	152,800 00
61	Pontiac et Jonction du Pacifique	70	70	193,578 00	193,578 00	193,578 00
62	Jonction de Phillipsburg	6·75	6·75	21,600 00	21,600 00	21,600 00
63	Pontiac et Renfrew	4·25	4·25	13,600 00	13,600 00	13.600 00
64	Port-Arthur, Duluth et Ouest	84·75	84·75	271,200 00	271,200 00	271,200 00
65	Central de Québec	74·86	74·86	348,342 00	348,342 00	348,342 00
66	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	120	120	1,440,000 00	.....	.....
67	Québec et Lac-Saint-Jean	245·85	245·85	1,006,743 50	1,006,743 50	1,006,743 50
68	Québec, Montmorency et Charlevoix	30	30	96,000 00	96,000 00	96,000 00
69	Shuswap et Okanagan	51	51	163,200 00	163,200 00	163,200 00
70	Norfolk-Sud	17	17	54,400 00	54,400 00	54,400 00
71	Ste-Catherine et Niagara-Central	12	12	38,400 00	38,400 00	38,400 00
72	Tunnel de la frontière St-Clair	2·23	2·23	375,000 00	375,000 00	375,000 00
73	St-Laurent et Basses-Laurentides	38·85	38·85	217,600 00	217,600 00	217,600 00
74	St-Louis, Richibouct. et Bouctouc	7	7	22,400 00	22,400 00	22,400 00
75	Saint-Laurent et Adirondack	20·31	20·31	65,001 60	65,001 60	65,001 60
76	Témiscouata	112·95	112·95	645,950 00	645,950 00	645,950 00
77	Mille-Iles	4·33	4·33	24,400 00	24,400 00	24,400 00
78	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16	16	51,200 00	51,200 00	51,200 00
79	Vallée de la Tobique	27·87	27·87	134,016 00	134,016 00	134,016 00
80	Toronto, Grey et Bruce	4·60	4·60	14,656 00	14,656 00	14.656 00
81	Comtés-Unis	57	64	204,800 00	184,628 00	184,628 00
82	Jonction de Waterloo	10·25	10·25	32,800 00	32,800 00	32,800 00
83	Comtés de l'Ouest	20	20	500,000 00	500,000 00	500,000 00
84	Pacifique d'Ontario-Ouest	18·75	18·75	60,000 00	60,000 00	60,000 00
85	Cap de la Madeleine	3	3	9,600 00	.....	.....
86	Rive du Golfe	.....	12	38,400 00	.....	2,109 51
87	Saint-Stephen et Milltown	3·50	3·50	11,200 00	9,635 89	9,635 89
	Total	5,192 56	5,716 29	44,733,447 94	41,508,226 83	41,524,736 34

TABLEAU indiquant les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent de montants fixes, payables annuellement ou semi-annuellement pour une période d'années fixes.

N°	Nom du chemin de fer.	Milles subventionnés.	Montant du versement.	Montant payé au 30 juin 1896.
				$
1	Cie de chemin de fer International (Atlantique et Nord-Ouest)	252	$93,300 par 6 mois pour 20 ans	1,119,600
2	Cie de chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa	56	3,136 do 21	Aucun.
	Total	308		1,119,600

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés par des crédits.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Montant de l'emprunt autorisé.	Montant prêté.
		$	$ c.
1	Cie de chemin de fer Albert	15,000	14,725 56
2	Cie du pont Frédéricton et Sainte-Marie	300,000	300,000 00
3	Cie de pont Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	500,000	433,900 00
		815,000	748,625 56

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails employés.	Subvention sur la valeur des rails.	Subvention en rails payée.
			$ c.	$ c.
1	Cie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	4,052	83,612 54	83,612 54
2	Chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock	2,201	44,252 82	44,252 82
3	Cie de chemin de fer d'embranchement de Chatham	958	24,439 84	24,439 84
	Total	7,211	152,305 20	152,305 20

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés au moyen de vieux rails en fer évalués au montant indiqué.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Tonnes de rails.	Valeur des rails prêtés.	Observations.
			$ c.	
1	Cie de chemin de fer Kent-Northern	2,549	58,334 27	Par 51 Vic., chap. 3, ces rails seront accordés comme subvention (la section du ch. devant d'abord être garnie de rails d'acier neufs ne pesant pas moins de 56 liv. par verge lin., et après qu'un arrêté en conseil fut passé autorisant le transf.)
2	Cie de filature de coton de Halifax	233	4,335 00	
3	Cie d'acier du Canada	597	11,964 66	
4	Cie de chemin de fer Albert	726	14,665 45	
	Total	4,105	89,299 38	

ÉTAT indiquant les chemins de fer subventionnés en terres.

Numéro.	Acte.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles estimés.	Acres accordées par mille.	Total d'acres accordées.
1	52 Vic., c. 4. / 53 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta	50	6,400	320,000
2	50-51 Vic., c. 23	Cie de ch. fer d'Alberta et Athabasca	300	6,400	1,920,000
3	56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer de Brandon et Sud-Ouest	17	6,400	108,800
4	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer de Calgary et Edmonton	340	6,400	2,176,000
5	54-55 Vic., c. 5 / 56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer Canadien du Pacifique	277	6,400	1,772,800
6	49 Vic., c. 11	Cie de ch. de fer Nord-Ouest-Central	450	6,400	2,880,000
7	52 Vic., c. 4. / 53 Vic., c. 4.	Cie de ch. de fer et de canal Lac-Manitoba	142	6,400	908,800
8	53 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Lac-Seul	18	6,400	115,200
9	48-49 Vic., c. 60 / 49 Vic., c. 11	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Manitoba	476	* 6,400 / 3,200	2,726,400
10	48-49 Vic., c. 60 / 54-55 Vic., c. 10	Cie de ch. de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	218¼	6,400	1,396,800
11	53 Vic., c. 4	Cie du ch. de fer Sud-Est du Manitoba	110	6,400	704,000
12	50-51 Vic., c. 23	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat	8	6,400	51,200
13	52 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer Nord-Ouest du Canada	330	10,000	3,300,000
14	48-49 Vic., c. 60 / 50-51 Vic., c. 23 / 52 Vic., c. 4	Cie de navigation et de houille du Nord-Ouest.	110	6,400	708,400
15	48-49 Vic., c. 60 / 50-51 Vic., c. 23	Cie de bateaux à vapeur et de ch. de fer de Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	347	6,400	2,220,800
16	50-51 Vic., c. 23 / 52 Vic., c. 4	Cie de ch. de fer et de houillère de la Vallée du Daim-Rouge	55	6,400	352,000
17	56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer et de houille des Mont.-Roch.	60	6,400	384,000
18	56-57 Vic., c. 6	Cie de ch. de fer Saskatchewan et de l'Ouest	15	6,400	96,000
19	47 Vic., c. 25 / 47 Vic., c. 70 / 43 Vic., c. 59	Cie de ch. de fer Winnipeg et Baie-d'Hudson	900	† 6,400 / 12,800	8,580,000
20	49 Vic., c. 11	Cie de ch. de fer Mont.-des-Bois et Qu'Appelle.	240	6,400	1,536,000
		Total	4,463¼		32,257,200

*376 milles à 6,400 acres par mille et 100 milles à 3,200 acres par mille.
†475 milles à 6,400 acres par mille et 425 milles à 12,800 acres par mille.

N° 2

LISTE DES CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS PAR LE PARLEMENT.

NOTE.—Le numéro marginal en regard de chaque subvention coïncide avec la liste alphabétique publiée dans le rapport du ministre et qui rend compte de ce qu'a fait le gouvernement dans le cas où il avait passé contrat avec les compagnies.

Par les actes dont suit la nomenclature, le gouverneur en conseil a reçu l'autorisation de subventionner, à certaines conditions, les chemins de fer suivants :—

Par l'acte 45 Vic., ch. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callandar, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni n'exédant en tout..... $660,000

2. Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 384,000

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 240,000

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni n'excédant en tout..... 224,000

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé du revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du ministre ; pourvu, toujours, que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vic., ch. 55 (1832). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :-

5. Une subvention à "La Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou", pourvu qu'elle construise, entretienne et exploite un chemin de fer à navires, sujet à l'approbation du gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou, depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy, par année, pendant vingt-cinq ans..... $150,000

Par l'acte 46 Vic., ch. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 320,000

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $115,200

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 miles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

9. A la Compagnie du chemin de fer la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 256,000

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

13. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—100 milles—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

Les neuf subventions en premier lieu mentionées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onzes lignes ci-dessus mentionées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit par l'acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de l'adoption du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gou-

vernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 46 Vic., ch. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Des avances en faveur de la "Compagnie du pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et des raccordements avec l'Intercolonial, les dites avances à être garanties par une hypothèque sur la propriété entière, ne devant pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites pour la construction, ni la somme totale de ..... $,500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec, pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 159 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Québec, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux.

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux, en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel.

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 211,200

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 960,000

24. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement sur Victoria du

chemin de fer Midland, jusqu'au village de Bancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $160,000

25. Au chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer et Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 272,000

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

28. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... 128,000

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburgh à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400

32. A la Compagnie du chemin de fer Kingston et Pembroke, pour une voie ferrée de Mississipi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union-Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la Jonction Saint-Martin, reliant le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 64,000

40. Pour une ligne de chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Caraquette au havre de Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 76,800

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de Métapédiac et se dirigeant à l'est vers Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indian-Town, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil, à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions à la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province. Les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada;

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 47 Vict., chap. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

44. Relativement à une convention faite avec la Colombie-Britannique, autorisation a été donnée, *inter alia*, d'accorder une subvention à la Compagnie de chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo, pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer et de télégraphe—laquelle subvention devant consister en terres *en bloc* sur l'Ile Vancouver, dont les limites sont fixées par l'acte, et en ayant $750,000

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

45. A la Compagnie de chemin de fer et de pont Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

*Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, ou depuis quelque autre point sur ce chemin de fer, jusqu'au port de Québec.

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près du Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathburn jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Saut jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Canada-Sud, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près du village de Leamington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

57. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 44 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne

de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de..... $ 217,600

60. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille; et depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 140,800

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativemest à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre.

Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

62. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordé pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, lesquels seront identiques aux immunités, privilèges et pou-

voirs conférés aux compagnies de chemins de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis à vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moose-Head, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer.

64. Le Gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction Saint-Martin, près de Montréal, ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention ainsi autorisée par le dit acte, pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné)—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre d'un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada.

Le dit acte prescrit en outre :—

" S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et après cette acquisition il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'acte 45 Vict., ch. 10 (1886) *Sanctionné le 2 juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $256,090

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédéricton et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippigan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

69. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 118,400

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontaria, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 179,200

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonization de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

75. Pour un chemin ordinaire de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, en allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

77. Pour un chemin de fer de l'Assomption à l'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec,

une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, et de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, et n'excédant pas en totalité..... $361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de Lachute où à quelque point situé à l'est de cette ville, dans la comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

80. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique, pour douze milles de son chemin ; depuis l'île de Clarke jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

82. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, de $3,200 par mille)..... 186,295

83. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

85. A la Compagnie du chemin de fer Gananoque, Perth et Baie-James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la Rivière-Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglaston, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

93. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du régne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf), une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,900

94. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin, depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre cinquante-neuf, une subvention de..... 70,000

95. A la Compagnie du chemin de fer Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de... 15,000

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles les subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

L'article 2 de cet acte confère au gouverneur en conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie une charte lui permettant de construire un chemin de fer entre le Long-Saut et le pied du lac Témiscamingue.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 42 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour douze milles de son chemin à partir de la cité de Sainte-

Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant par en totalité..... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de Vaudreuil et Prescott, pour trente milles de son chemin à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

98. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin à partir de la jonction Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer Joggins, pour un mille et un quart de son chemin, à partir de l'extrémité sud de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer Moncton et Bouctouche, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin, depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9 600

104. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour dix-huit milles de son chemin, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer Massawippi, pour dix milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

107. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Com-

pagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention de..... 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin à partir de Port-Oshawa en allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean, pour trente milles de son chemin, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin, depuis la Rivière-Saint-François jusqu'au chemin de fer Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 96,000

115. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour six milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer Caraquette, pour sept milles de son chemin, à partir de la Caraquette, en bas, jusqu'à Shippigan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer Lac-Saint-Jean, distance d'environ cinquante milles, une subvention de..... 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour vingt-deux milles de son chemin à partir du village de Prince-William vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour quatre courtes sections de chemin d'environ deux milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge", "La Cave", "Les Erables" et "La Montagne", et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique, à Mattawa, avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de deux milles de longueur, sur les huit milles de chemin de fer subventionnés aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et qua-

rante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, en vertu duquel environ six milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Saut proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix), une subvention de $12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour douze milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Saut-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer Lac-Témiscamingue, pour six milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer Leamington et Saint-Clair, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre cinquante-neuf, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 6,400

124. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin, à partir d'un point sur le chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro', près de Spring Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de..... 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmonton vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 96,000

128. A. la Compagnie de chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention de dépassant pas de $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour quatorze milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de..... 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock vers Centreville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... $64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Canada-Atlantique, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder..... 180,000

133. A. la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention n'excédant pas..... 118,400

"Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer ou de partie des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins, et qu'il jugera les plus utiles et les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

"Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

"L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

"Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes."

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :—

134. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un pont sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 43e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 70,400 00

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... ..... 147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de for Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayers-Flat, sur le chemin de fer Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de. 32,000 00

138. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité..... 41,100

139. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 83¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 48e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 271,200

140. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la Compagnie du chemin de fer Saguenay et Lac-Saint-Jean de la subvention octroyée par les 50e et 51e Victoria, chapitre 25, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... . 96,000

141. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmonton vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e et 51e Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 100,000

142. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis

la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, près de la rivière L'Orignal, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 48e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de..... $288,000

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveau rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer Saint-Martin et Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer Embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer Kent-Nord, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 58,334 27

146. A la Compagnie de coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 4,335 00

147. A la Compagnie d'Acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... 11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant

pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de..... $ 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de 24,439 84

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront être aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par la gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces subventions, respectivement, payables en argent, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction de ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., ch. 3 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889):—

150. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'exédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... $ 172,400

151. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant pas en totalité 320,000

152. A la Compagnie du chemin de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3 200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 38,400

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Perry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer Jonction Nord et Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 128,000

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité. 22,400

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... $156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,.00 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer Albert-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer Baie-des-Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 18, n'excédant pas en totalité..... 244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité..... 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer Jonction du Nord et Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 49e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young (*Young's-Mills*), dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Saint-Clair, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Saint-Clair, à partir d'un point à ou près Sarnia, jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité..... 375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin Jonction de Pontiac du Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de son chemin à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap-Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité... 96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sycamous, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point

sur le lac Okanagan, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Cornwallis, pour un mille de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingston, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin, depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Saut, ou depuis le Long-Saut vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité.... 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 158,400 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul-d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 16,000 00

174. A la Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Bell, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant au lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant par $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de son chemin, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $48,000

179. A la Compagnie du chemin de fer Hereford, pour 15 milles de son chemin, depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Québec-Central à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

180. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayers-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 48,000

181. A la Compagnie de chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin, depuis un point de ou près de Newboro' et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer Grand-Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer Grand-Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 54,400

183. Pour un chemin de fer partant du Cap-Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

184. A la Compagnie du chemin de fer Amherstburgh, Lake-Shore et Blenheim, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 64,000

La partie de la subvention de $3,200 par mille, qui aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée a la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs pour trente milles de son chemin compris entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionné, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté du conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des chemins de fer et canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en con-

formité de plans et devis, et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolité du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Saint-Clair, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou de conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniformes par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

Par l'acte spécial 52 Vic., ch. 5 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889):—

185. Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan-Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir:—la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert,—le dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan-sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert.

Par l'acte 53 Vict., ch. 2 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1860):—

186. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa, pour 30 milles de sa ligne à partir de l'extrémité occidentale des 30 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, vers Ottawa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité ..... $ 196,000

187. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Waterloo, pour 11 milles de sa ligne de Waterloo à Elmira, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 35,200

188. A la Compagnie du chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, pour une ligne de Gravenhurst à Callander, la balance non payée des subventions accordées par les actes 45 Victoria, chapitre 14, et 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... $600

189. Pour un chemin de fer de Woodstock, *via* London, à Chatham, dans la province d'Ontario, 80 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, pour un chemin de fer d'Ingersoll, *via* London, à Chatham, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 256,000

190. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara, pour 14 milles de sa ligne à partir de l'extrémité est des 20 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

191. Pour un chemin de fer d'Ottawa à Morrisburg, 52 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

192. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour 22 milles de sa ligne, de Petrolia, *via* Oil-Springs, à Dresden, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

193. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour une ligne de Brockville à Westport, la balance non payée de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, n'excédant pas en totalité..... 83,000

194. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de son chemin, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du Pacifique Canadien, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

195. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, pour 5 milles de son chemin, qui est un embranchement de la ligne-mère à Kakabeka-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 16,000

196. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 50 milles de son chemin sur un parcours à être fixé par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 160,000

197. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de son chemin depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

198. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 36 milles de son chemin depuis l'extrémité nord-est des 200 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'à Smith's-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 115,200

199. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 30 milles de son chemin depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

200. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de son chemin, de Belleville à Tweed et de là à Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

201. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de son chemin, de Cobourg au chemin

de fer Ontario et Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

202. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de son chemin, de Saint-Stephen à la ville de Milltown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

203. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de son chemin, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière internationale entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

204. Pour un chemin de fer depuis un point à ou près Frédéricton, *via* Oromocto et Gagetown, jusqu'à un point sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à l'ouest de la station de Westfield, pour 30 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

205. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, pour 4½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention antérieure, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité... 14,400

206. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour 70 milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest vers le Désert, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $5,161 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 361,270

Pourvu que la subvention par le présent accordée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer, comme suit, savoir :—

SECTIONS.	Longueur approximative en milles.
De Saint-Jérôme à Shawbridge	8
De Shawbridge à Saint-Sauveur	4
De Saint-Sauveur à Sainte-Adèle	6
De Sainte-Adèle au Lac-à-la-Fourche	6
Du Lac-à-la-Fourche à Sainte-Agathe	6½
De Sainte-Agathe à Saint-Faustin	14
De Saint-Faustin à Saint-Jovite	7½
De Saint-Jovite au Lac-du-Sommet	8
Du Lac-du-Sommet à la Chute-aux-Iroquois	7
De la Chute-aux-Iroquois vers le Désert	3

Ces versements devant être proportionnés à la valeur de la partie ainsi complétée comparativement à celle de toute l'entreprise, à être établie comme susdit.

207. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Shelburne, dans le comté de Shelburne, et depuis Liverpool, dans le comté de Queen, vers Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, à être entreprise de manière à assurer sa construction jusqu'à Shelburne et Liverpool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $240,000

208. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond, pour 50 milles de son chemin depuis Port-Hawkesbury jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 50,000

209. A la Compagnie du chemin de fer International, par un chemin de fer depuis Sherbrooke jusqu'à la frontière internationale, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 46 Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité..... $3,840

210. Pour compléter le chemin de fer Montréal et Sorel depuis Saint-Lambert jusqu'à Sorel..... 40,000

211. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 7½ milles de son chemin entre Hull et Aylmer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

212. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Lac-Maskinongé, pour 3½ milles de son chemin, distance non couverte par la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, entre Saint-Félix et le lac Maskinongé, dans la paroisse de Saint-Gabriel, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,200

213. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour un pont sur la rivière Nicolet, et aussi un pont sur la rivière Saint-François, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de la construction, n'excédant pas..... 37,500

214. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 24 milles de son chemin, depuis Drummondville jusqu'à Sainte-Rosalie, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

215. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de son chemin, depuis un point à ou près Montcalm jusqu'au Pacifique Canadien, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

216. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, jusqu'au Long-Sault, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

217. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis l'extrémité nord des 15 milles subventionnés par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, se dirigeant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Matawin, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

218. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour 18 milles de son chemin, depuis Valleyfield jusqu'à Huntingdon, sur le chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, une subvention ne dépassant pas en totalité..... 57,600

219. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour 90 milles de son chemin, depuis la station Saint-François, sur le chemin de fer Québec-Central, jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest près de la rivière à l'Orignal, ou depuis un point sur le chemin de fer Québec-Central entre la rivière Chaudière et la station de Tring, jusqu'à un point sur le chemin de fer International à ou près du lac Mégantic, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant 20 ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie, la dite subvention annuelle pendant 20 ans représentant un octroi en argent de..... 288,000

220. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, pour donner accès dans la cité de Québec, une subvention n'excédant pas en totalité $30,000; aussi, pour 12 milles de son chemin, depuis Lorette *via* Charlesbourg jusqu'à Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $38,400..... $68,400

221. Pour un chemin de fer de Summerside à Richmond-Bay, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

222. A la Compagnie du chemin de fer Colombie et Kootenay, pour 35 milles de son chemin, depuis la décharge du lac Kootenay jusqu'à un point sur la rivière Colombie aussi près que possible du confluent des rivières Colombie et Kootenay, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

223. Pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial à travers la vallée de la Stewiacke, sur un parcours qui donnera des facilités de communication avec les établissements d'Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

224. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

225. A la Compagnie du chemin de fer Vallée du Lac-Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, depuis le village de Prince-William vers la ville de Woodstock, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

226. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 16 milles de sa ligne, depuis l'extrémité ouest des 20 milles de son embranchement à partir d'Edmonton, subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, dans la direction de la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

227. Pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 14 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, depuis Perth-Centre vers Plaister Rock Island, 11 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 35,200

228. A la Compagnie du chemin de fer Mount-Orford, pour 31 milles de sa ligne, entre Eastman et Kinsbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité.... 99,200

229. Pour un chemin de fer depuis la levée de Lachine, sur la ligne du Grand-Tronc, depuis un point à ou près la rivière des Prairies, distance de 15 milles, une subvention ne dépassant prs $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer, sur une ligne s'étendant au delà du point auquel quelqu'une des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles com-

pagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté du conseil, sauf le chemin de fer Erié et Huron, qui sera complété dans les deux ans qui suivront le 1er de juillet prochain ; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil et sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée, comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, sur laquelle le paiement sera fait seulement lors de l'achèvement des travaux, excepté aussi à l'égard des subventions au chemin de fer Inverness et Richmond, qui seront payées lors de l'achèvement de chaque section de dix milles, conformément, autant que faire se pourra, avec l'arrangement conclu entre la compagnie et la municipalité d'Inverness, et suivant le quatrième article de l'acte de la législature de la Nouvelle-Ecosse, 1890, intitulé : *An Act to enable the county of Inverness to borrow money* ; excepté aussi à l'égard des subventions de la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental pour des ponts sur les rivières Nicolet et Saint-François, et la Compagnie du chemin de fer Lac-Saint-Jean, pour le pont sur la rivière Saint-Charles, sur lesquelles il sera payé 15 pour 100 de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des chemins de fer et canaux; et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, dont le premier paiement sera fait à l'expiration de douze mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des travaux, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque douze mois ensuite, pendant une période de vingt ans.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 5 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

230. Afin de permettre à la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton de construire la partie de son chemin qui part d'un point de la ligne de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique dans la ville de Calgary et atteint un point de la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, le gouverneur en conseil pourra passer contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir :—la somme de quatre-vingt mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie entre Calgary et un point sur la rivière Saskatchewan-nord, près d'Edmonton, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée entre ces points ; toutefois, le gouverneur en conseil pourra ordonner que cette somme soit payée en versements semi-annuels, et pourra permettre à la compagnie de transporter par voie de garantie de toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 8 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

231. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour un chemin de fer à partir d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, jusqu'à ou près Montcalm, dans la province de Québec, 18 milles, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, et ne dépassant pas en totalité..... $ 28,100

232. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Charles, devant donner accès à la cité de Québec, la différence entre le montant déjà payé à la compagnie et la somme de $30,000 mentionnée comme ne devant pas être excédée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas..... 5,250

233. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin, à partir de Port-Oshawa allant vers Raglan, au lieu de la subvention pour un pareil montant accordé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... ..... 22,400 00

234. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 25, ne dépassant pas en totalité..... .... 92,784 00

235. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 30 milles de son chemin, depuis la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, la balance impayée de la subvention, n'excédant pas $3,200 par mille, octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et ne dépassant pas en totolité 79,700 0

236. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin de Woodstock à Hamilton, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 158,400 00

237. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de son chemin, à partir de Vaudreuil et allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention octroyée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, ne dépassant pas en totalité..... ..... 46,040 00

238. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, à partir de la station de Perth-Centre, et allant vers Plaister-Rock-Island, au lieu de la subvention pour un pareil montant octroyé par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention n'excédant pas $6,400 par mille, et ne dépassant pas en totalité..... 89,600 00

239. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, n'excédant pas $179,200, octroyées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention n'excédant pas $12,534 par année, devant être payée par versements semi-annuels de $6,267 chacun, pendant vingt ans, ce qui représente une subvention en argent de..... .... 179,200 00

Pourvu que lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin de fer, une subvention semi-annuelle puisse être payée en proportion de la valeur de la partie ainsi

complétée comparativement à celle des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer au crédit du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1.170,000, en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant vingt ans, une annuité semestrielle calculée sur la base de trois et demi pour cent du montant ainsi déposé; pourvu, en outre, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de transporter cette subvention et cette annuité à des fidéicommissaires par voie de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourront être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

240. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin à partir d'un point de ou près de Newboro' et allant dans la direction de palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, au lieu d'une subvention pour un pareil montant octroyée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3. une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et ne dépassant pas en totalité $64,000 00

Pourvu que la subvention ainsi octroyée à la dite compagnie soit payée par versements lors de l'achèvement de chaque section du chemin de fer comme suit:—

Sections.	Longueur en milles.
De près de Newboro' à Westport.....	4
De Westport en allant vers Palmer's-Rapids.....	16

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant êre accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité des plans et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention de la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, dont le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de vingt-huit milles du chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite, pendant une période de vingt ans, et excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, dont la subvention sera payée lors de l'achèvement des travaux; excepté aussi à l'égard de la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, dont la subvention sera payée comme il suit:—lors de l'achèvement de la partie du dit chemin située entre Newboro' ou son voisinage et Westport, distance de quatre milles, la somme de douze mille huit cents piastres, et lors de l'achèvement de seize milles restant à partir de Westport et allant vers Palmer's-Rapids, la somme de cinquante et un mille deux cents piastres.

3. Dans le mois qui suivra le commencement de chaque session du parlement, tant que quelqu'une de ces sommes sera payée, il sera soumis au parlement un état indiquant tous paiements de ces deniers durant le cours de l'année précédente, les noms des personnes auxquelles ces paiements auront été faits, et les montants qui leur auront été payés respectivement, ainsi que les rapports des ingénieurs sur lesquels les paiements auront été recommandés, et copie de tous contrats entre le gou-

vernement et la compagnie en vertu desquels les paiements des dites subventions sont par le présent autorisés.

4. L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemin de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Par l'acte 55-56 Vict., ch. 5 (1892). (*Sanctionné le 9 juillet* 1892) :—

241. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit, pour 58 milles de sa voie, à partir d'un point à ou près Cedar-Creek jusqu'à la ville de Ridgetown, au lieu des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Lac-Erié et Rivière-Détroit par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et à la Compagnie du chemin de fer Amherstburg, Lake-Shore et Blenheim, par l'acte 52 Victoria, chapitre 3..... $224,000

242. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 55 milles de sa voie, depuis Barry's-Bay en allant vers le chemin de fer Jonction du Pacifique-Nord, une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille pour les premiers 27½ milles à partir de Barry's-Bay, et ne dépassant pas $3,200 par mille pour les seconds 27½ milles, ni n'excédant pas en totalité..... 264,000

243. A la Compagnie du chemin de fer Canadiendu Pacifique ou à la Compagnie de chemin de fer et de navigation de la Colombie et de la Kootenay, pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Revelstoke jusqu'à la tête du lac Laflèche, pour 25 milles du dit chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

244. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour un chemin de fer depuis l'extrémité nord des 11 milles pour lesquels une subvention a été accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, jusqu'à l'île Plaister-Rock, pour 3 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 9,600

245. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie, depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort et vers l'ouest, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 67,200

246. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique et au chemin de fer Ontario-Central, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 32,000

247. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Montréal et Champlain, la balance impayée des subventions accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une subvention de..... 15,100

248. A la Compagnie du chemin de fer Bouctouche et Moncton, pour 32 milles de sa voie, depuis Moncton jusqu'à Bouctouche, la balance impayée de la subvention, ne dépassant pas $3,200 par mille, accordée par les actes 49 Victoria, chapitre 10, et 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité..... 35,480

249. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 19 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec (en sus de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2), une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 60,800

250. Pour un chemin de fer depuis le village de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, jusqu'à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,400

251. A la Compagnie du chemin de fer d'Inverness à Richmond (ou à toute autre compagnie entreprenant les travaux), pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale jusqu'à Broad-Cove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, au lieu de la subvention de $50,000 accordée à la dite compagnie de chemin de fer par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, et aux mêmes conditions, n'excédant pas en totalité..... 80,000

252. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 25 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près de Spence's-Bridge en allant vers le lac Nicola 80,000

253. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, depuis un point à ou près Saint-Jean-Deschaillons en allant vers Glen-Lloyd, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

254. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis un point sur l'Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui donnera des facilités de communication avec les mines de fer des établissements de Springside, Stewiacke en haut et Musquodoboit, parcours de 25 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

255. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction et des Carrières de Philipsburg, pour $6\frac{75}{100}$ milles de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 21,600

256. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 3 milles de sa voie, depuis un point à ou près Harrowsmith jusqu'à un point à ou près Sydenham, au lieu de la subvention accordée pour cette section du chemin par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

257. Pour un chemin de fer depuis Cap-Tourmente en allant vers la Malbaie, dans la province de Québec, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

258. A la Compagnie du chemin de fer Stewiacke et Lansdowne, pour un chemin de fer depuis Truro ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pour 49 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.. 156,800

259. A la Compagnie du chemin de fer Ristigouche et Victoria, pour 15 milles de sa voie depuis Campbellton, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

260. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, 32 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

261. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

262. Pour un chemin de fer devant compléter le raccordement entre Sydney et Louisbourg, dans le comté du Cap-Breton, pour 28 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $89,600

263. A la Compagnie du chemin de fer Belleville et Lac-Nipissingue, pour 30 milles de sa voie, depuis Belleville jusqu'à Tweed et de là à Bridgewater, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

264. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 56 milles de sa voie, depuis la cité de Kingston jusqu'à Smith's-Falls, au lieu des subventions, ne devant pas dépasser $179,200, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant des subventions ainsi accordées, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas 21 ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de 179,200

Pourvu que, lors de l'achèvement de 28 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 56 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $1,170,000 en considération de laquelle il sera payé à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subventions et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise.

265. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, au lieu des subventions n'excédant pas $108,000, accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3 et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant de ces subventions, devant être payée par versements semi-annuels pendant telle période, ne dépassant pas vingt ans, que fixera la compagnie, et représentant un octroi en argent de $108,000; pourvu que, lors de l'achèvement de 10 milles du dit chemin, une subvention semi-annuelle puisse être payée proportionnellement à la valeur de la partie ainsi achevée comparée à la valeur des 34 milles entiers; pourvu aussi que la compagnie puisse déposer entre les mains du ministre des finances et receveur général une somme n'excédant pas $400,000, en considération de laquelle il sera payé par le gouvernement à la compagnie, pendant telle période, n'excédant pas vingt ans, que fixera la compagnie, une annuité semi-annuelle calculée sur le pied de 3½ pour 100 du montant ainsi déposé, ou une garantie de pareille somme, comme intérêt sur les obligations de la compagnie; pourvu, de plus, que le gouverneur en conseil puisse permettre à la compagnie de faire cession des dites subvention et annuité à des fidéicommissaires à titre de garantie pour le principal ou l'intérêt de toutes obligations ou valeurs qui pourraient être émises par la compagnie au sujet de son entreprise; et la subvention en dernier lieu ci-dessus mentionnée à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central sera payée par versements semi-annuels, dont le premier sera effectué à la fin des six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement des dix premiers milles du chemin de fer,

et chaque versement subséquent à la fin des six mois suivants, pendant vingt ans ou moins. C'est une condition de cette subvention que la somme, n'excédant pas $400,000, ci-dessus mentionnée, sera déposée entre les mains du ministre des finances avant le 1er janvier 1893.

266. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer depuis Woodstock en allant vers Centreville, 20 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

267. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, n'excédant pas en totalité 96,800

268. A la Compagnie de forges, de charbonnages et de chemin de fer de New-Glasgow, pour un chemin de fer depuis la jonction d'Eureka, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à un point à ou près Sunnybrae, y compris un embranchement sur le haut-fourneau à charbon de Bridgeville, pour 12½ milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 40,000

269. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour un prolongement de sa voie afin de le raccorder avec le chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, le chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, le chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, ou les eaux du canal Rideau, et un prolongement à travers l'embouchure de la rivière Gananoque, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas en totalité..... 44,000

Dont $14,000 payables lors de l'achèvement du prolongement en dernier lieu mentionné ou prolongement sud, et la balance, qui sera de $30,000, lors de l'achèvement du prolongement en premier lieu mentionné ou prolongement nord de sa voie.

270. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 30 milles de sa voie, depuis Little-Current jusqu'à l'embranchement sur Algoma du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

271. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, à la jonction du chemin de fer Midland, jusqu'à Pontypool, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

272. Pour 75 milles du chemin de fer depuis Sand-Point, havre de Shelburne, dans la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Annapolis, dans le comté d'Annapolis, et jusqu'à un point de raccordement à ou près New-Germany, sur le chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, en vue d'une construction future jusqu'à Liverpool, au lieu de la subvention pour le même montant accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, pour la même longueur de chemin de fer depuis Shelburne, et depuis Liverpool vers Annapolis, et ne dépassant pas $3,200 par mille, une subvention n'excédant pas en totalité. 240,000

273. A la Compagnie du chemin de fer Kingston, Napanee et Occidental, pour 20 milles de sa voie, étant des prolongements ou embranchements dans les comtés d'Hastings, Addington, Frontenac, Peterborough ou Leeds, vers les gisements de fer, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, payable par versements réglés par

la longueur de chacun des dits prolongements, additions ou embranchements, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

274. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup, pour 15 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la ligne subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, en allant vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

275. A la Compagnie du chemin de fer Cobourg, Northumberland et Pacifique, pour 30 milles de sa voie, depuis Cobourg jusqu'au chemin de fer Ontario et Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

276. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 30 milles de sa voie, depuis Eganville jusqu'à Barry's-Bay, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

277. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

278. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 35 milles de sa voie, depuis Mattawa jusqu'au Long-Saut, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

279. A la Compagnie du chemin de fer Témiscouata, pour 12 milles de sa voie, depuis l'extrémité nord de la section de l'embranchement de Saint-François subventionnée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, étant les premiers 12 milles sur la section subventionnée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $1,800 par mille en sus de la subvention déjà accordée, et n'excédant pas en totalité..... 21,600

280. Au chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie, depuis Port-Burwell jusqu'à Tilsonburg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

281. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour 6 milles de sa voie, depuis l'extrémité ouest des 20 milles subventionnés par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, jusqu'à la frontière entre la province du Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

282. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 15 milles de sa voie, depuis le Long-Sault jusqu'à la traverse de la rivière Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,—et une subvention de 15 pour 100 sur la valeur du pont en bois sur la rivière Ottawa, près de Mattawa, ne dépassant pas $15,000—et n'excédant pas en totalité 63,000

283. A la Compagnie du chemin de fer Goderich et Wingham, pour 31 milles de sa voie, de Goderich à Wingham, *via* Port-Albert, une subvention ue dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 99,200

284. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, depuis Saint-Félix-de-Valois jusqu'à Saint-Jean-de-Matha, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

285. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge et Baysville, pour 15 milles de sa voie, depuis Bracebridge en allant vers Baysville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $48,000

286. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue et Baie-James, pour 25 milles de sa voie, depuis la station de North-Bay ou les environs, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

287. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial entre Sainte-Flavie et la station du Petit-Métis jusqu'à Matane, pour 50 milles de ce chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 160,000

288. A la Compagnie du chemin de fer Ontario et Pacifique, pour $53\frac{87}{100}$ milles de sa voie entre Cornwall et Ottawa, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 172,400

289. Pour un chemin de fer depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, en allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 22 milles de sa voie, entre Saint-Eustache et le Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 38,400

290. Pour un chemin de fer entre Saint-Eustache et Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par l'acte 49 Victoria, chapitre 10, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

291. A la Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, ne dépassant pas, avec le montant déjà payé, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 114,125

292. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour $4\frac{6}{10}$ milles de sa voie, depuis le quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent, près de Nicolet, jusqu'à la jonction de Sainte-Rosalie, surplus de distance par la ligne construite non couverte par les subventions jusqu'à présent votées pour une voie ferrée entre les dits points, $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 14,720

293. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, pour $5\frac{42}{100}$ milles de sa voie, depuis Huntingdon en allant vers la frontière internationale, lesquels, avec la distance entre Valleyfield et Huntingdon, $12\frac{58}{100}$ milles, forment le chiffre de 18 milles mentionnés dans l'acte 53 Victoria, chapitre 2, octroyant une subvention à cette compagnie—et pour $2\frac{40}{100}$ milles depuis l'extrémité est des 18 milles mentionnés jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3 200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,024

"2. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le 1er jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans

et devis et à des conditions qui seront approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement prévu, et aussi à l'égard des subventions accordées à la Compagnie du chemin de fer Kingston, Smith's-Falls et Ottawa et à la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, à chacune desquelles le premier paiement semestriel sera fait à l'expiration de six mois à dater du certificat de l'ingénieur en chef attestant l'achèvement de son chemin de fer, et chaque paiement subséquent à l'expiration de chaque six mois ensuite pendant une période de vingt ans ou moins.

"3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira."

294. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable, conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte.

295. Nonobstant l'expiration du délai fixé par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, le gouverneur en conseil pourra payer la balance impayée de la subvention accordée par le dit acte à la dite compagnie, suivant qu'elle deviendra due et payable conformément au dit contrat, et sauf les termes et conditions applicables à la dite subvention d'après la teneur du dit acte; et nonobstant ce que contient l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, le gouverneur en conseil pourra aussi payer à la dite compagnie la balance restant impayée de la subvention accordée à la compagnie par le dit acte s'élevant à $12,800, sur les quatre milles de son chemin depuis l'extrémité nord de la ligne principale subventionnée en allant vers Roberval.

Par l'acte 56 Vict., ch. 2 (1893). (*Sanctionné le* 1er *avril* 1893):—

296. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour 20 milles de sa voie, jusqu'à l'extrémité est de la ligne subventionnée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, en allant à la station de la jonction de la Chaudière, sur l'Intercolonial, dans la province de Québec, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

297. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie, depuis un point à ou près de la ville d'Iberville jusqu'à Saint-Hyacinthe, et de là vers Sorel, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, pour un chemin de fer de Saint-Jean à Sainte-Rosalie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

298. A la Compagnie du chemin de fer Ontario, Belmont et Nord, pour 10 milles de sa voie divisés en deux sections: la première, depuis les mines de fer de Belmont jusqu'au village de Marmora; la

seconde, depuis le village de Marmora jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $32,000

299. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour 20 milles de sa voie depuis Cochill ou Gilmore, ou quelque point entre Cochill et Gilmore, jusqu'à Bancroft, *via* L'Amable, ou aussi près de là que possible, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Victoria, chapitre 59, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

300. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie, depuis le lac Saint-Jean en allant vers Chicoutimi, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 81,040

301. A la Compagnie du chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, pour 50 milles de sa voie, depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté de Hastings, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 51 Victoria, chapitre 8, et accordée de nouveau par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 145,000

302. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Beauharnois, pour 30 milles de sa voie, depuis Sainte-Martine jusqu'à Saint-Anicet, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, et n'excédant pas en totalité..... 3,500

303. A la Compagnie du chemin de fer Saint-Stephen et Milltown, pour 3½ milles de sa voie, depuis la ville de Saint-Stephen jusqu'à la ville de Milltown, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 11,200

304. A la Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 30 milles de sa voie, depuis la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap-Tourmente ou son voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 30,400

305. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 62 milles de sa voie, depuis la gare de Hull en allant vers le Désert, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 89,248

306. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié, pour 15 milles de sa voie, depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, au lieu de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

307. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse (ou à la personne, aux personnes ou à la compagnie qui, de l'avis du ministre ou du ministre suppléant de la justice, y auront droit), pour 80 milles de sa voie, depuis Lunenburg, sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point dans le district de New-Germany, avec un tronçon de ¾ de mille environ jusqu'au quai du chemin de fer de Bridgewater, et depuis un point à 33½ milles de Lunenburg et allant jusqu'à Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, sur les subventions impayées accordées par les actes 50-51 Victoria, chapitre 24, et 51 Victoria, chapitre 3, une somme n'excédant pas en totalité..... 4,500

308. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 18 milles de sa voie, depuis un point à ou près de New-Glasgow, ou Saint-Lin,

jusqu'à Montcalm ou dans le voisinage, dans la province de Québec, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 8, et n'excédant pas en totalité..... $25,600

309. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 15 milles de sa voie, depuis Montcalm ou le voisinage jusqu'au chemin de fer canadien du Pacifique, entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, au lieu de la subvention accordée par l'acte 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

310. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 21 milles de sa voie étroite (3 pieds) depuis Lachute, Saint-Jérôme ou un point à ou près Saint-Sauveur, sur la ligne du chemin de fer Montréal et Occidental, jusqu'à Montfort, et allant vers l'ouest, au lieu de la subvention accordée par l'acte 55-56 Victoria, chapitre 5, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 67,200

311. A la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de sa voie, depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou près Maskinongé ou Louiseville, et allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, et pour 15 milles de sa voie depuis l'extrémité nord des 15 milles susmentionnés en allant vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawa, dans la province de Québec, au lieu des subventions accordées par les actes 52 Victoria, chapitre 3, et 53 Victoria, chapitre 2, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

312. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de sa voie, depuis le village de Parry-Sound jusqu'au village de Sundridge, ou quelque autre point sur le chemin de fer Jonction Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, la balance restant impayée de la subvention accordée par l'acte 52 Victoria, chapitre 3, et n'excédant pas en totalité..... 97,600

313. A la Compagnie du chemin de fer Union-Jacques-Cartier, pour prolonger et compléter sa voie, au lieu de la subvention accordée par l'acte 50-51 Victoria, chapitre 24, une subvention de..... 20,000

314. A la Compagnie du chemin de fer Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer et de ses embranchements, comme il suit: depuis Port-Oshawa jusqu'à un point à ou près l'emplacement du moulin d'Emondson, près de la rue Mill, dans la ville d'Oshawa—(cette partie étant connue sous le nom de section "du lac" du dit chemin de fer); de là vers un point à ou près l'hôtel de ville, dans la ville d'Oshawa, et de là à la gare d'Oshawa de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc du Canada (cette partie étant connue sous le nom de section "de la ville" ou section "Nord" du dit chemin de fer), au lieu de la subvention accordée par l'acte 54-55 Victoria, chapitre 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

2. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain, et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

3. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera donné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation et des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille que le gouverneur en conseil prescrira.

4. Toutes les dites subventions, respectivement, seront payées à même le fonds de revenu consolidé du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins dê dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée,—excepté comme il suit:—

(*a*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Ontario et Belmont et Ottawa, qui sera payée comme suit:—lors de l'achèvement de la première section, un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des dix milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la seconde section :

(*b*) La subvention à la Compagnie du chemin de fer Oshawa, qui sera payée comme suit :—lors de l'achèvement de la section "de la ville" ou "Nord", un versement proportionné à la valeur de la dite section comparée à celle des sept milles par le présent subventionnés, valeur qui sera établie comme susdit, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement de la section "du lac" du dit chemin de fer.

Par l'acte 57-58 Vict., chap. 4, (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

315. A la Compagnie du chemin de fer Bracebridge à Baysville, pour 15 milles de sa voie partant de Bracebridge et allant vers Baysville, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 des statuts de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $ 48,000

316. A la Compagnie du chemin de fer Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, ne dépassant pas $3,200 par mille, et aussi la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, qui a été accordée de nouveau par le chapitre 5 de 1892 ; le tout n'excédant pas..... 86,800

317. A la Compagnie du chemin de fer Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique, pour 16 milles de sa voie de Port-Burwell à Tilsonburg, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

318. A la Compagnie du chemin de fer Brantford, Waterloo et Lac-Erié, pour 18 milles de sa voie, depuis la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville ou le village de Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer Canada-Sud, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,790

319. A la Compagnie du chemin de fer Sainte-Catherine et Niagara-Central, pour 34 milles de sa voie, depuis la cité de Sainte-Catherine jusqu'à la cité d'Hamilton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

320. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Ottawa (ci-devant la Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott), pour 30 milles de sa voie, à partir de Vaudreuil en allant vers Hawkesbury, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887 ; pour 30 milles de sa voie, depuis l'extrémité occidentale des 30 milles ci-dessus mentionnés en allant vers Ottawa, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 118,400

321. Nonobstant l'expiration du délai fixé par le chapitre 2 de 1890, et par le contrat passé avec la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, et nonobstant ce que contenu d'ailleurs dans le dit chapitre 2, le gouverneur en conseil pourra payer la subvention accordée par le dit chapitre à la compagnie suivant la valeur actuelle des vingt paiements annuels mentionnés au dit chapitre (intérêt calculé à quatre pour cent), pour et lors de l'achèvement de sa voie s'étendant depuis un point entre la rivière de la Chaudière et la station de Tring jusqu'à un point sur le chemin de fer International au lac ou près du lac Mégantic, et après inspection et acceptation du dit chemin par l'ingénieur en chef des chemins de fer et canaux, une somme totale de..... $288,000

322. A la Compagnie du chemin de fer de jonction et des carrières de Philipsburg, pour $\frac{67}{100}$ de mille de sa voie depuis la station de Stanbridge jusqu'à Philipsburg, dans le comté de Missisquoi, et un embranchement jusqu'à la baie de Missisquoi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 2,912

323. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 8 milles de sa voie, entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

324. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue, pour 50 milles de sa voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $160,000 ;—aussi, 15 pour 100 sur la valeur d'un pont en bois sur la rivière Ottawa près de Mattawa, ne devant pas dépasser $15,000 en totalité, au lieu des subventions accordées par le chapitre 5 de 1892 ;—aussi, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, pour sa ligne entre le Long-Saut et le lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille de voie ferrée et 15 pour 100 sur la valeur des ponts ;—aussi, une somme supplémentaire de $1,750 par mille de sa dite voie depuis Mattawa jusqu'au pied du lac Kippewa ; le tout n'excédant pas..... 274,940

325. Pour un chemin de fer de Saint-Placide à Saint-André, 8 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 25,600

326. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour 18 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 57,600

327. Pour un chemin de fer partant d'un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, sur l'île Jésus, dans le comté de Laval, et allant vers Saint-Eustache, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, à la Compagnie du chemin de fer Carillon et Grenville, pour 12 milles de son chemin, de Saint-Eustache au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 38,400

328. Pour un chemin de fer partant de Saint-Rémi, dans le comté de Napierville, et allant à Saint-Cyprien, dans le dit comté, pour 12 milles de ce chemin, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

329. A la Compagnie de chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à

Culbute et à l'ouest de ce point, une subvention de $31,500, devant être payée mensuellement, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise ;—et pour 3 milles de sa voie s'étendant depuis un point à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $9,600, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1888 ; pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin de fer soient complétés dans les quatre ans de la sanction du présent acte,—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité $41,100

330. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour la construction ou l'acquisition de 7½ milles de chemin de fer entre Hull et Aylmer, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 24,000

331. A la Compagnie du chemin de fer Jonction de Pontiac du Pacifique, pour 85 milles de sa voie entre Aylmer et Pembroke, la balance impayée de la subvention accordée pour le chemin de Hull à Aylmer, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de La Passe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 73,172

332. A la Compagnie du chemin de fer Embranchement de Harvey, pour 3 milles de sa voie depuis le terminus sud du chemin de fer Albert jusqu'à Harvey-Bank, la balance impayée de la subvention accordée par le chapitre 24 de 1887, ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 4,046

333. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial près de Newcastle, *via* Douglastown, et allant à un point sur la rivière Miramichi, vis-à-vis la ville de Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 10 de 1886, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

334. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer Joggins, près de la rivière Hébert, et allant jusqu'à Young's Mills, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 3 de 1889, une subvention de dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

335. A la Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville, pour un chemin de fer allant de Woodstock à la frontière internationale entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine, 26 milles, au lieu des subventions accordées par le chapitre 24 de 1887, et le chapitre 2 de 1890, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 83,200

336. Pour 90 milles du chemin de fer de Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et depuis un point sur le dit chemin de fer jusqu'à un point à ou près Eastville, et d'Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, en allant vers un point de l'embranchement projeté de l'Intercolonial sur Dartmouth, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; et aussi, pour un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie, sur la ligne du dit chemin de fer, une subvention de 15 pour 100 sur la valeur de sa construction ; le tout n'excédant pas..... 309,000

337. A la Compagnie du chemin de fer Nipissingue à la Baie-James, pour 25 milles de son chemin depuis la station de North-Bay ou les environs, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers la baie James, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 43 milles de son chemin depuis North-Bay en allant vers le lac Tamagamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas $217,000

338. A la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, pour 15 milles de sa voie, en sus des 15 milles déjà subventionnés et construits, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 48,000

339. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de sa voie allant de Saint-Léonard dans une direction nord vers une jonction avec le chemin de fer Intercolonial à la station de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

340. Pour un chemin de fer depuis Lime-Ridge, dans le comté de Wolfe, dans la province de Québec, allant dans une direction nord à travers le comté de Wolfe et dans le comté de Mégantic, distance n'excédant pas 50 milles à partir de Lime-Ridge, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 160,000

341. A la Compagnie du chemin de fer Strathroy et Comtés de l'Ouest, pour 25 milles de sa voie à partir de Saint-Thomas et allant à travers les comtés d'Elgin et Middlesex vers la station de Forest ou Park-Hill, sur la ligne du Grand-Tronc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 80,000

342. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Parry-Sound, pour 20 milles de sa voie à partir de Parry-Sound et allant à l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

343. A la Compagnie du chemin de fer Manitouline et Rive-Nord, pour 10 milles de sa voie depuis Little-Current jusqu'à Nelson, sur l'embranchement d'Algoma de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 32,000

344. A la Compagnie du chemin de fer des Comtés-Unis, pour 32 milles de sa voie depuis Iberville jusqu'à Sorel, en sus des 32 milles déjà subventionnés, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

345. A la Compagnie du chemin de fer Joliette et Saint-Jean-de-Matha, pour 12 milles de sa voie depuis Saint-Jean-de-Matha jusqu'à Sainte-Emilie-de-l'Energie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 38,400

346. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 22 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 15 milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, jusqu'à un point entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

347. A la Compagnie du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, pour 2 milles de l'embranchement de sa voie sur Chicoutimi, depuis l'extrémité orientale des 50 milles déjà subventionnés et construits dans une direction est jusqu'à l'eau profonde à Chicoutimi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; aussi, pour 12 milles à partir du 52me mille, sur l'embranchement de Chicoutimi, jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille ; le tout n'excédant pas..... 44,800

348. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Ottawa, pour 23 milles de sa voie depuis le point de séparation avec le chemin de Pontiac jusqu'à Ferguson's-Point, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $73,600

349. A la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité orientale des 62 milles déjà subventionnés, en allant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité.... 64,000

350. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour 6 milles de sa voie depuis la ville de Chatham jusqu'à Black-Brook, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 4 milles de sa voie pour un embranchement sur le village de Nelson, une subvention ne dépassant pas $3,200; le tout n'excédant pas.. 32,000

351. Pour un chemin de fer depuis la station de Cross-Creek, sur le chemin de fer de Canada-Est, jusqu'au village de Stanley, dans le comté d'York, dans la province du Nouveau-Brunswick, 6 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

352. A la Compagnie du chemin de fer de Ristigouche à Victoria, pour 20 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale des 15 milles subventionnés par le chapitre 5 de 1892, en allant vers Grand-Falls, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

353. A la Compagnie du chemin de fer Nouveau-Brunswick-Central, pour 15 milles de sa voie depuis la station de Chipman jusqu'aux houillères de Newcastle, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

354. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Tobique, pour 15 milles de sa voie à partir du terminus actuel à Plaister-Rock en allant vers l'est, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 48,000

355. Pour restaurer ou renouveler le pont de chemin de fer, sur le chemin de fer du Sud-Est, qui traverse la rivière Yamaska à Yamaska, une subvention égale au tiers du coût réel de la reconstruction du pont, mais la subvention ne devant pas excéder en totalité..... 50,000

356. A la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer Boston et Nouvelle-Ecosse, pour 10½ milles de sa voie depuis l'extrémité nord de la section déjà subventionnée jusqu'à Broadcove, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; aussi, pour 25 milles de sa voie depuis un point sur la ligne du chemin de fer du Cap-Breton à ou près Orangedale vers Broadcove, au lieu de la subvention accordée par le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille; le tout n'excédant pas..... 113,600

357. Pour un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et allant vers Chéticamp, 25 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

358. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba-Nord-Ouest, pour 100 milles de prolongement de sa ligne principale à partir de son terminus occidental actuel en allant vers Prince-Albert,—la compagnie abandonnant 3,200 acres de sa subvention en terres par mille, et tout le chemin devant être exploité comme ligne continue sous une direction unique,—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 320,000

359. Pour un chemin de fer depuis le confluent des rivières de l'Elan et Kootenay jusqu'à Coal Creek, distance de 34 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 108,800

360. Pour un chemin de fer depuis la station d'Abbotsford, sur l'embranchement de la Mission du chemin de fer du Canadien du Pacifique

jusqu'à la ville de Chilliwack, 21 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $67,200

361. A la Compagnie du chemin de fer Vallée de la Nicola, pour 28 milles de sa voie depuis l'extrémité occidentale de la section de sa ligne subventionnée par le chapitre 5 de 1892, en allant vers le lac Nicola, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

362. A la Compagnie du chemin de fer Nakusp et Slocan, pour 38 milles de sa voie depuis la ville de Nakusp jusqu'à un point à ou près la fourche du creek Carpenter, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 121,600

363. A la Compagnie du chemin de fer Pontiac et Kingston, pour 22 milles d'un chemin de fer depuis Portage-du-Fort jusqu'à Upper-Thorne-Centre, *via* Shawville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

364. A la Compagnie de fer, de charbon et de chemin de fer de New-Glasgow, pour 5 milles de sa voie, depuis Sunnybrae jusqu'à Kerrowgare, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

365. A la Compagnie du chemin de fer de la Rive-Sud, pour 35 milles de sa voie à partir de Yarmouth en allant vers Shelburne et Lockport, une subvention ne dépassant pas 3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 112,000

366. A la Compagnie du chemin de fer de prolongement du Cap-Breton, pour 30 milles de chemin de fer depuis Port-Hawkesbury jusqu'à St. Peter's, sur sa ligne de Port-Hawkesbury à Louisbourg, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

367. Pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial entre les stations de Norton et de Sussex, et allant vers Havelock, 20 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

368. Pour un chemin de fer de Saint-Jean à Barneville, sur une distance de 10 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

369. Pour une ligne de chemin de fer partant du Cap de la Madeleine pour se raccorder avec l'embranchement sur les Piles du chemin de fer Canadien du Pacifique, 3 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 9,600

370. A la Compagnie du chemin de fer Canada-Est, pour un prolongement d'un mille à partir de l'extrémité occidentale de sa voie, afin de le relier au chemin de fer Canadien du Pacifique, une subvention n'excédant pas..... 3,200

371. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Nord, pour 30 milles de sa voie à partir de son raccordement avec le chemin de fer des Basses-Laurentides près de Saint-Tite, dans le voisinage de la rivière Saint-Maurice, en allant à l'ouest, au lieu de la subvention accordée à la Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Lac-Nipissingue par le chapitre 2 de 1893, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

372. A la Compagnie du chemin de fer Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool, pour 16 milles de sa voie depuis Bobcaygeon jusqu'au chemin de fer Midland, et pour 16 autres milles depuis l'extrémité des 16 milles en premier lieu mentionnés jusqu'à Pontypool, au lieu des subventions accordées par le chapitre 2 de 1890 et le chapitre 5 de 1892, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

373. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation de Montfort, pour 12 milles de sa voie depuis l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en allant vers l'ouest, jusqu'à un point sur la rivière Rouge, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,400

374. Pour un chemin de fer partant d'un point sur le chemin de fer de Caraquette à ou près le garage de Pokemouche et allant vers le village de Tracadie, 12 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin seront, si elles sont accordées par le gouverneur en conseil, payées à ces compagnies respectivement; les autres subventions pourront être accordées aux compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et compléter les dits chemins de fer respectivement; toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, à moins qu'elles ne soient déjà commencées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil; et elles seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, convention que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil.

L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil prescrira.

Les dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparée à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, —excepté à l'égard des subventions au sujet desquelles il est ci-dessus autrement pourvu, et excepté aussi à l'égard de la subvention accordée par le chapitre 2 de 1893, pour quinze milles de chemin entre Montcalm et le chemin de fer Canadien du Pacifique, qui sera payée comme il suit: lors de l'achèvement des dix-huit milles de New-Glasgow à Montcalm et de deux milles sur les quinze milles de Montcalm au chemin de fer Canadien du Pacifique, un versement proportionnel à la valeur des dix milles sur le nombre total de milles subventionnés par le chapitre 2 de 1893, qui sera établie comme il est dit ci-haut, et la balance de la dite subvention lors de l'achèvement des treize milles restants du dit chemin de fer.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vict., ch. 25, art. 7, (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

1. Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer canadien du Pacifique et la baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres par chaque mille dans les Territoires du Nord-Ouest.

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

2. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater Lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

5. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres."

Par l'acte 49 Vict., ch. 11 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

6. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près de Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest-Central, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six milles quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de tel point du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

8. A la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, et allant rejoindre le chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les autorités en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arbitrage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

L'article 5 de cet acte constitue une compagnie revêtue des pouvoirs de construire la ligne depuis Brandon, ou tout autre point indiqué, jusqu'à Battleford, subventionnée par le dit acte.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 22 (1887) :—

9. La subvention accordée par l'acte 49 Vict., ch. 60, à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, a été augmentée de 3,800 acres par mille à 3,840 acres.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 23 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

10. A la Compagnie du chemin de fer Alberta et Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot-Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

11. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs Qu'Appelle, Lac-Long, et Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée à ou près Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Saskatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

12. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles ; ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés du conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 52 Vict., ch. 8 (1889). (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

13. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième

années du règne de Sa Majesté sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire; et aussi, à la dite Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

14. A la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

15. A la Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan-Nord à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

16. A la Compagnie de chemin de fer et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

"Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

"Le gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer Montagne-de-Bois et Qu'Appelle passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité au présent article."

Par l'acte 53 Vict., ch. 8 (1890). (*Sanctionné le* 16 *mai* 1890) :—

17. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à construire à partir de Glenboro' et allant dans une direction ouest, sur un parcours d'environ soixante milles, jusqu'à un point sur l'embranchement projeté de la dite compagnie à partir de Brandon et se rendant vers le sud-ouest.

18. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour un embranchement à partir d'un point de ou près de Brandon, sur la ligne-

mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le sud-ouest jusqu'au township ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et de là vers l'ouest, sur un parcours total de cent milles; et aussi, un octroi semblable, au même taux par mille, pour l'embranchement projeté de la dite compagnie depuis un point sur la ligne qui vient d'être décrite, partant de ou près du township trois, rang vingt-sept, à l'ouest du premier méridien principal, et se dirigeant vers l'est jusqu'à Deloraine, distance d'environ vingt-cinq milles, ce qui por e la longueur totale du chemin de fer auquel s'applique cet octroi à cent vingt-cinq milles.

19. A la Compagnie du chemin de fer Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales au chiffre de pas moins de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée à partir d'un point dans le township un, dans l'un des rangs vingt-trois ou vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal et allant jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

20. A la Compagnie du chemin de fer Lac-Seul, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de Shelley, sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et allant jusqu'à un point sur ou près le lac Vaseux, sur la rivière Winnipeg, distance d'environ dix-huit milles.

21. A la Compagnie du chemin de fer Calgary et Edmonton, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six milles quatre cents acres par mille, pour chaque mille de chemin de fer de la compagnie depuis Calgary jusqu'à un point de ou près d'Edmonton, sur la rivière Saskatchewan-Nord, distance d'environ cent quatre-vingt-dix milles; et aussi, un octroi de six mille quatre cents acres pour chaque mille de la ligne de la compagnie à partir de Calgary jusqu'à un point sur la frontière internationale entre le Canada et les Etats-Unis, distance d'environ cent cinquante milles.

22. A la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue trois mille huit cent quarante acres, pour chaque mille de la ligne de la compagnie entre Lethbridge et la passe du Nid-de-Corbeau, distance d'environ cent milles.

23. A la Compagnie de chemin et de canal Lac-Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis Portage-la-Prairie jusqu'au lac Winnipégosis, à ou près Portage-des-Prés, distance d'environ cent vingt-cinq milles.

24. A la Compagnie du chemin de fer Manitoba-Sud-Est, des terres fédérales n'excédant pas une étendue de six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée partant de Winnipeg et se dirigeant vers le sud ou le sud-est jusqu'à un point sur le côté ouest du lac des Bois, distance d'environ cent dix milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il pourra en être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

Par l'acte spécial 53 Vic., ch. 3 (1890). (*Sanctionné le* 26 *mars* 1890):—

25. L'acte 52 Vic., ch. 4, autorisant, par erreur, l'octroi de subventions en terres à la Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest, pour 50 milles

entre Lethbridge et la frontière internationale, a été modifié, et la dite subvention accordée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Par l'acte 54-55 Vict., ch. 9 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

26. Au lieu de la subvention en terres autorisée par l'acte de la cinquante-deuxième Victoria, chapitre quatre, en faveur de la Compagnie de chemin de fer et de houille Vallée-du-Daim, et sauf les conditions mentionnées au dit acte, le gouverneur en conseil pourra concéder à la dite compagnie des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie situé entre la ville de Calgary, dans le district d'Alberta, dans les territoires du Nord-Ouest, et un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

Par l'acte 54-55 Vic., ch. 10 (1891). (*Sanctionné le* 30 *septembre* 1891) :—

27. A la Compagnie du chemin de fer de colonisation du Manitoba-Sud-Ouest, en sus de la subvention, pour cent cinquante milles de voie ferrée, autorisée par l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, chapitre soixante, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par mille pour la balance des deux cent douze milles de voie ferrée qui ont été construits et sont en exploitation, c'est-à-dire pour une distance de soixante-douze milles.

28. Aussi, à la Compagnie du chemin de fer de colonisation Manitoba-Sud-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer d'embranchement de la compagnie s'étendant de Carmen à Barnsley, distance d'environ six milles et un quart.

29. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en sus de la subvention autorisée par l'acte de la cinquante-troisième Victoria, chapitre quatre, pour l'embranchement de la compagnie qui se dirige vers le sud-ouest et l'ouest à partir d'un point à ou près Brandon, sur un parcours de cent milles, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du prolongement vers l'ouest du dit embranchement à partir de la limite ouest des dits cent milles, jusqu'à un point à ou près la Roche-Percée, située dans le township un, rang six, à l'ouest du second méridien, distance d'environ soixante milles.

" Les dits octrois et chacun d'eux seront faits pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres."

Par l'acte 57-58 Vic., chap., 6. (1894). (*Sanctionné le* 23 *juillet* 1894.)

30. A la Compagnie de chemin de fer et de charbonnage des Montagnes-Rocheuses, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point à ou près la station Olds, sur la ligne du chemin de fer Calgary et Edmonton, dans une direction ouest, jusqu'à la rivière La Biche, et de là le long de la dite rivière, dans une direction ouest, jusqu'aux terrains houillers, distance d'environ soixante milles.

31. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point avoisinant Souris, sur l'embranchement du chemin de fer Canadien du Pacifique sur Souris, dans une direction ouest, jusqu'à la vallée de la Pierre-à-Calumet, distance d'environ trente-deux milles.

32. A a Compagnie du chemin de fer de Brandon et Sud-Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée depuis un point dans le township un, soit dans le rang vingt-trois, soit dans le rang vingt-quatre, à l'ouest du premier méridien principal, jusqu'à Deloraine, distance d'environ dix-sept milles.

33. A la Compagnie du chemin de fer Saskatchewan et de l'Ouest, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres par mille, pour une voie ferrée entre Minnedosa et Rapid-City, distance d'environ quinze milles.

Les dits octrois et chacun d'eux pourront être faits pour aider à la construction des dits chemin de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par des arrêtés en conseil pris à leur sujet; et sauf ces conditions, les dits octrois seront à titre gratuit, à charge du paiement, par les concessionnaires respectifs, seulement des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, aux taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Les terres que le présent acte autorise d'octroyer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique seront prises et possédées, et il en pourra être disposé, quittes et nettes de toute charge sur les terres ou propriétés de la dite compagnie créée avant la sanction du présent acte.

NOTE.—Il n'a pas été donné de subvention par 58-59 Vict. (1895).

PARTIE IV.

DIVERS ÉTATS

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

N° 1.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1895.

1. CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
11944	Cie de ch. de fer Canada-Est..	22 nov. 1895 ...	De l'extrémité ouest de sa ligne pour raccorder le C.C.P. au pont Sainte-Marie, 1 mille.
12035	Cie de ch. de fer du Cap de la Madeleine.	26 juin 1896....	Du Cap de la Madeleine à l'embranchement des Piles du C.C.P., 3 milles.
12058	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.	7 oct. 1895....	De l'extrémité est de 62 milles déjà subventionnés en allant vers le Désert, 20 milles.
12276	Cie de ch. de fer Rive du Golfe, N.-B.	22 avril 1896....	D'un point sur le chemin de fer de Caraquet, à ou près la voie de garage de Pokemouche, en allant vers le village de Tracadie, 12 milles.
12280	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et du Nord.	23 do 1896....	Des mines de fer de Belmont au village de Marmora ; et du village de Marmora à la jonction avec le chemin de fer Central d'Ontario, en 2 sections, 10 miles.
12293	Cie de ch. de fer et de canal du lac Manitoba.	5 fév. 1896....	Du Portage-la-Prairie à un point à mi-chemin de l'embouchure de la rivière Saskatchewan et transport d'approvisionnements, etc.
12306	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic.	3 juill. 1896....	Amendant le contrat de subvention n° 11908 du 19 nov. 1894, en substituant 2½ miles à l'extrémité de sa ligne pour les 2½ miles de Lyster-Station à Lyster, 2½ milles.
12421	Cie de ch. de fer Grand-Nord de Winnipeg.	12 mai 1896....	Du lac Dauphin, ou des environs, à la rivière Saskatchewan et transport d'approvisionnements, etc.
12479	Cie de ch. de fer Central.....	30 juill. 1896....	De Newport ou Windsor à Truro, ou à un point entre Truro et Stewiacke, et d'un point sur le dit chemin de fer à un point à ou près Eastville, et de Eastville, par la vallée de la rivière Musquodoboit, vers un point sur l'embranchement proposé du chemin de fer Intercolonial, 90 miles ; aussi un pont de chemin de fer sur la rivière Shubénacadie.
12511	Cie de ch. de fer de Colonisation de Montfort.	30 do 1896 ...	De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés, en gagnant l'ouest, à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil, 12 milles.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

12178	Cie Rathbun	6 sept. 1895....	25 wagons plates-formes.
12192	Thomas Robley..... . ..	30 do 1895....	Chambre de bagage à Sydney, C.B.
12193	Hugh McDonald et fils. ...	4 do 1895....	Gare à Eureka, N.-E.
12218	Power et Cie	16 oct. 1895....	App. de chauffage dans les hangars à marchandises et entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12227	Piton et Samson.....	9 do 1895....	Entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12247	C. O. Foss.....	16 nov. 1895....	Fournit. de 2,630 v. c. de blocs de pavage en granit.
12260	Canadian Bridge & Iron Co...	24 oct. 1895....	1 pont près Lévis.
12261	Canadian General Electric Co.	30 déc. 1895....	Posage d'appareils électriques dans l'entrepôt, terminus en eau profonde, Halifax.
12262	James et A. Robert Munro...	11 do 1895 ...	625 barrières de traverse.
12263	J. S. et A. S. Ross.	12 do 1895....	40 ouv. d'aiguilles types, et 50 sup. d'aiguilles.
12269	Rhodes, Curry et Cie	28 do 1895....	2 chasse-neige.
12274	John Starr, fils et Cie.....	1er janv. 1896....	Poser 145 lumières incandescentes dans le hanga à marchandises, terminus en eau profonde Halifax.

2. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12322	J. Matheson et Cie	10 mars 1896	2 ponts en fer.
12323	Canadian Bridge & Iron Co.	10 do 1896	3 do
12325	Jas. Watson et Cie, J. R. Hutchins, agent	Non signé	Fourniture de 3,000 tonnes de rails d'acier.
12350	Walter S. Talbot	11 avril 1896	Hangar à houille et abords sur chevalets.
12422	John Kelly et J. Ryan	5 mai 1896	Agrandissement de la gare et des hangars à marchandises, jonction de Windsor.
12446	Rhodes, Curry et Cie	11 juin 1896	50 fourgons à marchandises.
12490	Cie Rathbun	17 do 1896	25 wagons plates-formes.
12493	Rhodes, Curry et Cie	17 do 1896	50 fourgons à marchandises.
12494	do	15 do 1896	Hangar à marchandises à Dartmouth.
12496	Crossen Car Manufacturing Co. (Limited.)	17 do 1896	75 wagons à marchandises.
12556	Dominion Bridge Co. (Ltd).	12 août 1896	Une plateforme tournante pour Dartmouth, N.-E.
12557	John McDougall et Cie	1er do 1896	1,500 roues de wagons.
12561	Galena Oil Works (Ltd).	17 sept. 1896	Fourniture d'huile Sibley et de galène pour les chemins de fer du gouvernement.
12562	do do	23 do 1896	Délivrer l'approvisionn. d'huile pour les signaux.

3. CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

12240	Rhodes, Curry et Cie	20 nov. 1895	125 roues de wagons.
12504	Sidney Grey	1er mai 1896	Vente des journaux, etc.

4. CANAL RIDEAU.

12298	H. Harris	21 fév. 1896	Fourniture de 4,000 pds cub. de chêne blanc.

5. CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

12164	J. et R. Miller	1er oct. 1895	Bureaux et ateliers.
12230	Dominion Bridge Co	5 déc. 1895	Opérer par électricité un pont tournant pour ch. de de fer et construire maison p. pouvoir moteur.
12313	J. et R. Miller	3 mars 1896	Forer des trous, etc., dans les bajoyers.
12460	Lipsett et Gregg.	6 juill. 1896	Résidence en maçonnerie pour surintendant.

6. CANAL SOULANGES.

12330	Dominion Bridge Co.	23 avril 1896	5 ponts.

7. CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

12185	Warde et Ritchie	18 oct. 1895	3 maisons d'éclusiers.
12289	H. Walters	12 janv. 1896	1 chalan et 2 marie-salope.
12418	Corry et Laverdure	7 mai 1896	Section n° 2, Peterborough—Division de Lakefield.
12456	Cie Rathbun	30 juin 1896	Fourniture de 14,000 barils de ciment de Portland de la marque "Starr".
12506	Larkin et Sangster	12 août 1896	Culées et piles pour le pont du ch. de fer Grand-Tronc à Auburn, Peterboro'.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

8. CANAL WELLAND.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
12195	Joseph Bulning.	26 oct. 1895.....	Nettoyer et approfondir le fossé d'égouttement du côté nord du canal d'alimentation.
12197	W. A. N. West.....	5 nov. 1895.	Nettoyer et approfondir le fossé d'égouttement du côté sud du canal d'alimentation.
12332	John Stuart..... ...	30 mai 1896.....	Fournir fontes pour 1896.
12334	Dean, Frères.....	30 do 1896.....	Fournir le cuivre et fontes de bronze phosphoré pour 1896.

9. CANAL WILLIAMSBURG.

12108	Kerr, Frères	1er août 1895....	Renouv. de partie de la superstructure de la jetée nord, entrée d'aval, canal de la Pointe Farran.
12458	Gilbert Blasting and Dredging Company	31 juillet 1896....	Dragage et approfondir le canal de la Pte Farran.

10. CANAL CORNWALL.

12150	J. et R. Miller.	30 sept. 1895....	3 paires de portes d'écluse, écluses 15 et 17.
12175	Wm. Davis et Fils..... ..	26 oct. 1896.....	Reconstruction de la jetée sud et du brise-glace.
12330	Dominion Bridge Co. (limitée)	23 avril 1896.....	2 ponts de chemin.

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

14 octobre 1896.

N°

ÉTAT

Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées par le ministère des

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataire.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			1. Canal Lachine.	
28 nov. '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Armstrong et Cook.	Raccorder le drain de Montréal-ouest avec celui de Lachine.	.....
27 juin '95.	do	James Ferrier, jeune	Surplus d'eau et partie de lot du cad. 326, quartier Ste-Anne, paroisse de Montréal, rue Mill.	23,443 pds c.
2 déc. '95.	3 ans..... ..	Northern Paving & Construction Co.	Terrain à Saint-Gabriel au sud du canal, près de l'avenue Atwater.	19,200 pds.
18 do '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Montreal Water and Power Co.	Poser un tuyau en fonte de 4 pcs au-dessous du canal à Saint-Henri.	.....
5 mars '96.	21 ans seulement.	Montreal Park and Island Railway Co.	Parties des lots 1005, 950 et 964, paroisse de Lachine, comté Jacques-Cartier, Qué.	5·111, 0·233, 0·215.
11 avril '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Ch. de fer Gr.-Tronc.	Voie de chemin de fer du pont Saint-Henri aux laminoirs de Montréal et jusqu'à la fond. de Clendinneng et Fils, St-Henri..	.....
23 do '96	do	Thos. A. Trenholme.	Surplus de terrain, 4 parties, 3 devant être trav. par le drain collecteur du gouvern.	Au-dessus de 90 arpents.
2 mai '96.	do	Charles Senécal.	Surplus de terrain, 2 lots au nord et au sud du chem. de fer du G.-T., un trav. sur la long. le drain collect. du gouvernement.	Au-dessus de 74 arpents.
1er do '96	5 ans..	William E. Muir....	Part. du lot du cad. 324, quartier Ste-Anne, Montréal, côté ouest du bassin Wellington	0·6267
17 juin '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Dominion Coal Co...	Poser un tuyau de 3 pcs du bassin Wellington au pouvoir moteur.	....
			2. Canal Rideau.	
15 oct. '95.	do	Fannie M. Wise, veuve.	Lots 2 et 3, écluse de Hogsback	4·80 et 5·73 chaînes c.
14 nov. '95.	do	Samuel Daniels.....	Lopin de terre à la Deep Cut.....	1,400 pds c.
10 janv. '96.	do	Matthew Ryan.....	Lopin de terre à l'écluse de Jones.....	4,000 pds c.
14 mars '96.	4 ans et renouvelable pour 10 ans.	Wm. F. et R. McBroom.	Surplus d'eau et partie du lot 21, 7e con., tp. Storrington, écluse de Brewer's Lower Mills.	2½ acres.
18 sept. '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Elize G. Laverdure..	Quai des lots 5 et 6, côté ouest du bassin du canal, Ottawa.	6,000 pds c.
12 juin '96.	do	Ottawa Forwarding Co.	Quai des lots 1, 2, 3, 4, côté ouest du bassin du canal, Ottawa.	12,900 pds c.
30 mai '96.	21 ans, renouvelable.	Municipalité de la cité d'Ottawa.	Parties de la réserve S du canal, extrémité est de la Deep Cut dans le lot lettre E, con. lettre D, sur la Rideau.	0·68 0·81 0·30
4 juillet '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Michael Keily.....	Parties nos 1, 2, 3, 4, réserve du canal Rideau ; Deep Cut, Ottawa.	1·50
4 do '96	do	Ottawa Brick Manufacturing Co.	Réserve de terrain, partie lot tp. 35, con. lettre B, tp. Nepean.	3·18
12 août '96.	do	Thomas Birkett.....	Quai des lots 9 et 10, côté ouest du canal, entre le pont des Sapeurs et le bassin, Ottawa.	6,000 pds c.
mars '96.	21 ans.... ...	Cie de ch. de fer Ottawa, Arnprior et Parry Sound.	Lot lettre C. con. lettre C., tp. Nepean, pt. de la réserve du canal côté est du canal..	7·365

2.

GÉNÉRAL.

chemins de fer et canaux, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1896.

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements.				Observations.
			Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			$ c.	$ c.			
Ecoulement de l'eau de surface.	.....	1er mai 1895	1 00	.... ..	1er mai.....	1er mai '95	D'avance.
Fabr. de clous	F. de 75 c.	1er janv. 1895	2,000 00	1,000 00	1er juil.-jan.	1er juil. '95	do
Manufacture.	.....	1er oct. 1895	100 00	.....	1er oct.....	1er oct. '95	do
Fournir l'eau à St-Henri, etc.	.....	1er déc. 1895	1 00	.....	1er déc.....	1er déc. '95	do
Construire un ch. de fer.	.....	1er mai 1896	10 00	.....	2 janv.....	1er mai '96	do
Rec. ou déliv. d. marc., etc.	.....	1er avril 1896	500 00	.. ..	1er avril....	1er avr. '96	do
Pâturage.....	.....	1er mai 1896	90 00	.....	1er mai.....	1er mai '96	do
do ...	.....	1er do 1896	74 00	... .	1er do	1er do '96	do
Cons. 1 hang.	.....	1er do 1896	450 00	.....	1er do ...	1er do '96	do
Obt. de l'eau pour leurs machines.	.....	1er juin 1896	30 00	.....	1er juin.....	1er juin '96	do
Résidence d'été.	.....	1er sept. 1895	2 00	.....	1er sept.....	1er sep. '95	do
Abri de yacht	.....	1er nov. 1895	2 00	.....	1er nov. ...	1er nov. '95	do
Glacière.....	.....	1er do 1895	7 50	.....	1er do .. .	1er do '95	do
Moul. à farine	F. de 40 c.	2 janv. 1896	65 00	32 50	1er jan.-juil.	2 janv. '96	Loyer de la 1re année non imputé au compte de construction.
Charger des cargaisons.	.....	1er mai 1896	54 60	.....	1er mai.....	1er mai '96	D'avance.
do ..	.....	1er do 1896	104 65	.....	1er do	1er do '96	do
Prolongem. d. la rue King, etc.	.....	1er do 1896	1 00	.....	1er do	1er do '96	do
..... .	.....	1er juin 1896	8 00	.....	1er juin.....	1er juin '96	do
....	.....	1er do 1896	1 00	.....	1er do	1er do '96	do
....	....	1er juill. 1896	54 60	.....	1er juill.....	1er juil. '96	do
Abords à une gare ceutr.	.....	1er mai 1895	500 00	.....	1er mai.....	1er mai '96	do

ÉTAT GÉNÉRAL indiquant les chutes d'eau et autres propriétés publiques

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Superficie de la propriété louée.
			3. Canal Williamsburg.	
27 déc. '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Lucius Flagg.	Lot n° 7, concess. 1, tp. Matilda, comté de Dundas.	0·56
			4. Canal Welland.	
3 do '95.	do	Sperry Carter	Tuyau en fer, 1½-pce, jusqu'à la maison sur la rue Ouest, Port-Colborne.	.....
10 janv. '96.	10 ans	Hutchinson, Hicks et Julian	Parcelle de terrain à l'ouest de la jetée ouest, Port-Dalhousie.	6·00
29 oct. '95.	21 ans.....	Munic. du village de Merritton.	Poser un sec. tuyau de 16 pcs à trav. la lev. ouest, réserv. du can., av. l'écluse n° 25..	800 pds par 250.
29 do '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Charles McDermott.	Part. du lot 14, 6e con., et 14, 7e con., tp. de Grantham, près de l'écluse n° 5, Sainte-Catherine.	1½
14 nov. '95.	21 ans	Municipalité de Dunnville.	Part. de terr. du canal, village de Dunnville	0·35
6 fév. '96.	5 ans.... ...	James Walker. ...	Part. du lot 29, réserve de terrain du canal tp. de Thorold, comté de Welland.	11·9
11 avril '96.	10 ans.....	J. Rolston et W. F. Haskins.	Surplus d'eau et part. de l'empl. du moulin Mittleberger et du terr. adj., Dunnville.	0·3
23 do '96	10 ans.....	John Reeb.....	Poser un tuyau à gaz le long des terr. du can. et à trav. le canal, comté de Welland.	....
28 mai '96.	84 ans et renouvelable pour 10 ans.	Riordan Paper Mills.	Surplus d'eau et lots de grève aux écluses 16, 18, 19 et 21, Merritton.	..... .
2 juill. '96.	Dur. bon plaisir du gouv.	Ontario Peat Fuel Co.	Traverser la rigole d'alimentation du canal Welland par un pont tournant.	... .
3 do '96	do	Wm. L. Rice.	Part. du lot 26, 5e con., Crowland.....	0·70
20 août '96.	do	W. B. Clark.....	Part. des lots 20 et 21, 2e con., township de Grantham.	15·00
6 oct. '96.	21 ans, renouvelable une fois seulem.	Whitman et Barnes Manufacturing Co.	Lot 14, 7e con., tp. de Grantham, lot de l'anc. maison de l'écluse n° 6.	⅕
			5. Chemin de fer Intercolonial.	
21 mai '95.	Dur. bon plaisir du gouv.	Rambler's Bicycle Club.	Const. un pont p. piét. à trav. le ch. de f. Int., Prince's Lodge, comté d'Halifax.	.....
30 déc. '95.	do	Chem. de fer Québec-Central.	Lot de terr. près de la Jonct. St-Henri, Qué.	2,581 pds. c.
16 mars '96.	3 ans...	Geo. L. Hanington..	Privilège de vendre des journaux, etc. sur les trains du ch. de fer Int., entre Truro et Sydney.	.....
24 do '96	do	Canada Ry. News Co.	Privilège de vendre des journaux sur les trains du ch. de Int., excepté entre Truro et Sydney.	.....
23 oct. '95.	....	Ville de Campbellton	Const. une traverse sur le ch. de fer Interc. au prolongement de la rue Andrews.	.....
			6. Canal de la vallée de la Trent.	
7 nov. '94.	Dur. bon plaisir du gouv.	Frank Sandford.....	Creuser un cours. à travers la digue du gouvernement, Fenelon-Falls.	.....

14 octobre 1897.

loués par le ministère des chemins de fer et canaux—*Fin.*

A quelle fin employée.	Force.	Date du bail.	Conditions des paiements. Loyer annuel.	Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	Observations.
			$ c.	$ c.			
Comme pelouse.	.....	1er janv '96	1 00	.....	2 janv.....	1er jan. '96	D'avance.
Domestique.	Tuyau 1½ pce.	1er juill. '95	2 00	.....	1er juill.....	1er juil. '96	do
Hôtel d'été...	.....	2 janv. '96	25 00	.....	2 janv.	2 jan. '96	do
Arranger l'étang.	Tuyau 16 pcs.	1er oct. '59	1 00	.....	1er oct.....	1er oct. '95	do
Emp. du bois de service.	.....	1er do '95	75 00	.....	1er do	1er do '95	do
Terrain pour marché.	.....	1er nov. '95	5 00	.....	1er nov.....	1er nov. '95	do
Pâturage.....	.....	2 janv. '96	25 00	.....	2 janv.	2 jan. '96	do
Chateau d'eau	Force de 25 chev.	1er do '96	45 00	22 50	1er janv. 1er juillet.	1er do '96	Bail nº 9057 annulé.
Fournir du gaz à la ville de Welland.	Tuyau 6 pcs.	1er mai '96	25 00	.....	1er mai. ...	1er mai '96	
Moulin à papier.	F. de 700 et 800 chev. non au-d. de 1,500.	1er janv. '96	242 00	121 00	1er janv. 1er juillet.	1er jan. '96	Bail nº 5895 annulé.
Raccord. avec le C.C.P.	.....	1er juin '96	1 00	.....	1er juin.....	1er juin '96	D'avance.
Houille, cour p. bois d. serv.	.....	1er juill. '96	25 00	.....	1er juill.....	1er juil. '96	do
.....	.....	1er do '96	37 50	.....	1er do -....	1er do '96	do
Moulin à farine et à carder.	.....	1er oct. '96	75 00	.....	1er oct.....	1er oct '96	do
Pont pour piétons.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	La Couronne a droit de l'enl. dans auc. temps
Plate-f. à fret et hangar..	.....	30 juin '95	1 00	.....	30 juin.	30 juin '95	D'avance.
Vente de journaux.	.....	1er avril '96	725 00	60 41⅔	Par mois ...	1er avril '96	do
do	.....	1er do '96	1re année 3,375 00 2e année 3,475 00 3e année 3,575 00	281 25 289 58⅓ 297 91⅔	Par mois.	1er do '96	do
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Chateau d'eau	Surplus d'eau.	1er nov. '94	1 00	.....	1er nov.	1er mai '94	do

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

N°

CONTRATS au sujet de subventions ou aide à la construction de

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Ligne de chemin de fer à construire.	Actes du Canada accordant la subvention.	Montant de la subvention.	
				Par mille.	En tout pas plus de
1895.				$	$
22 nov. .. 1896.	Cie de chemin de fer Canada-Est.	De l'extr. ouest de leur ligne pour accorder le C.C.P. au pont Ste-Marie.	57-58 V., c. 4	3,200	....
26 juin .. 1895.	Cie de ch. de fer du Cap de la Madel'ne	Depuis le Cap de la Madeleine jusqu'à l'embranch. des Piles, C.C.P.	57-58 V., c. 4	3,200	9,600
7 oct. .. 1896.	Cie de ch. de fer Ottawa et Gatineau.	Dep. l'extrémité est des 62 milles déjà subv. dans le direct. du Désert.	57-58 V., c. 4	3,200	64,000
22 avril ..	Cie de ch. de fer de la Rive du Golfe du N.-B.	D'un point sur la ch. de fer Caraquet au ou près de la voie de garage de Pokemouche vers le village Tracadie.	57-58 V., c. 4	3,200	38,400
23 do ..	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Northern.	Depuis les mines de fer de Belmont au village de Marmora ; et du village de Marmora à la jonction du chemin de fer avec l'Ontario Central.	56 V., c. 2..	3,200	32,000
5 fév. ..	Cie de ch. de fer et canal du lac Manitoba.	Dep. le Portage-de-la-Prairie ou Gladstone à un point à mi-chemin à l'embouchure de la rivière Saskatchewan, et le transport des approvisionnements du gouvernement, etc.	58-59 V., c. 8	.....	40,000 p. 20 ans.
3 juill. ..	Cie de ch. de fer Lotbinière et Mégantic	Amender la subvention de l'entreprise n° 1908 du 19 nov. 1894 en substituant 2½ milles sur l'extrémité nord de leur ligne pour les 2½ milles de la station Lyster à Lyster.	57-58 V., c. 4	3,200	48,000
12 mai ..	Cie de chemin de fer Grand - Nord de Winnipeg.	Du Lac Dauphin ou aux environs à la rivière Saskatchewan, et le transp. des approvisionn. du gouvern., etc.	58-59 V., c. 8	.....	40,000 p. 20 ans.
30 juill. ..	Cie de ch. de fer Central.	De Newton ou Windsor à un point sur l'embranch. proposé du chem. de fer Intercolonial, aussi un pont de ch. de fer sur la rivière Shubenacadie.	57-58 V., c. 4	3,200	300,0
26 juin ..	Cie de chemin de fer Montréal et Ottawa	De Vaudreuil vers Ottawa.....	57-58 V., c. 4	3,200	118,400
30 juill. ..	Cie de chemin de fer de colonisation de Montfort.	De l'extrémité des 21 milles déjà subventionnés au nord à un point sur la rivière Rouge, comté d'Argenteuil.	57-58 V., c. 4	3,200	38,400

14 octobre 1896.

3.

chemins de fer, passés pendant l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, au moins.	Largeur de déboisement de chaque côté.	Largeur de tranchée.	Remblais.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Liv.		
1	27	1,433	50	20	15	56	1er juill. 1895.	
3	105	574	50	20	15	56	1er oct. 1895.	
20	105	574	50	20	15	56	1er août 1897.	
12	53	955	50	20	15	56	1er juin 1897.	
10	80	716	50	20	14	56	31 oct. 1896.	Approuvé par arrêté du conseil n° 11327.
.....	65	955	50	20	14	56	1er fév. 1898.	
2½	80	1,910	50	20	14	56	1er juill. 1897.	
.....	65	955	50	20	14	56	31 déc. 1898.	
90	65	881	50	20	15	56	1er août 1898.	
60	53	955	50	20	15	56	1er do 1898.	
12	175	573	50	19	14	56	1er do 1897.	

WALTER S. DOULL,
Greffier en loi.

N° 4.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux du Canada pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Canal de Beauharnois.			$ c.	
9 nov. 1895	Alexandre Théoret	Lot 18	Beauharnois	Beauharnois		64 50	Dommage p. le str. *Ocean*, déchargé.
4 déc. 1895.	Félix Pilon	Lot 6	do	do		163 50	do do
4 do 1895.	Hector Langevin	Lot 17	do	do		158 75	do d
			Canal Chambly.		Pch. pds.		
1er août 1895.	Est. Wm. Yule	Lot 309	St. Joseph de Chambly	Chambly	73 175	828 00	Et $132.48 d'intérêt.
23 sept. 1895.	Hormisdas Riendeau		Chambly-Canton	do			Déchargé de toutes réclamations, en acceptant des lettres patentes pour le lot 39.
			Canal Cornwall.		Acres.		
23 déc. 1895.	Samuel Moss, *et ux.*	Lot 30	Cornwall	Stormont	6·5	280 00	
24 do 1895.	J. G. Snetsinger	E ½ 31	Con. 1, Cornwall	do	2·3	100 00	
16 avril 1896.	T. Robertson, *et ux.*	E ½ 27	do	do	0·06	900 00	
11 mai 1896.	Wm. H. Miller, *et ux.*	Partie du lot 32	do	do	0·03	100 00	
14 do 1896.	John G. Snetsinger, *et ux.*	Front 32	do	do	0·07	70 00	
13 do 1896.	Hugh U. Thompson	Front ½ lot 32	do	do	1·60	250 00	
18 do 1896.	J. N. Dickson, D. B. McClellan.	Parties des lots 31, 32.	do	do	2·71	475 00	
15 do 1896.	James E. Rae, *et ux.*	Partie E ½ lot 32	do	do	0·10	125 00	
			Chemin de fer du Cap-Breton.				
15 juill. 1895.	Rev. Alex. F. McGillivray.	Lot 184	Grand-Narrows	Victoria	1·39 et 0·77	686 40	Et $196.70 de frais.
6 mars 1896.	Geo. Campbell, *et al*, exécuteurs J. S. Mclean.	Lots 32, 28, 28A	Sydney-Nord	Cap-Breton	3·11, 5·24 et 0·14	8,154 85	
25 mai 1896.	Chas. J. Campbell	Lot 186	Grand-Narrows	Victoria	2·69	118 36	

				Chemin de fer Intercolonial.				
						Acres.		
25 sept.	1895.	R. Thompson Coates	.....	Rivière Nappan	Cumberland	3	500 00	
						Pieds carrés.		
2 juillet	1895.	William Roche, *et ux*	2 lots couverts d'eau.	Halifax	Halifax	76,518 26,953	56,594 79	Et $1, prolongement du chem. de fer d'Halifax.
9 oct.	1895.	Julia E. Grant, *et ux*	.....	do	do	76,518	1 00	Décharge pour titre.
16 août	1895.	Charles Roche	.....	do	do	76,518	1 00	do do
						Acres.		
29 sept.	1894.	Isabella Cameron, *et al*	Lot 236B	Sydney	Cap-Breton	2·77	318 73	Et $126.68 de frais.
13 déc.	1895.	H. F. Burton, blessures à à un feu au terminus en eau profonde.	.....	Halifax	.....	.....	100 00	
				Canal Lachine.				
8 juillet	1895.	William Presseu	Lot 140.	Paroisse de Montréal	Hochelaga	.....	175 00	Dommages p. fuite d'eau.
13 sept.	1895.	J. F. Régis Prudhomme, *et al*	Lot 152.	do do	do	.....	150 00	do
20 nov.	1895.	George S. Brush, compensation pour usage de 2 chalans et blessures.	.....	.....	.....	.....	800 00	
14 mai	1895.	Héritiers de Mme J. Pigeon	Lot 929	Paroisse de Lachine	Hochelaga	.....	30 00	
5 juillet	1895.	Joseph et Aldéric Larche	do 927, 930, 932	do do	do	.....	970 00	
15 mai	1896.	Françoise X. Jarry	do 3616	do Montréal	do	.....	742 50	do
15 do	1896.	Françoise X. Jarry	do 3617	do do	do	.....	300 00	do
27 mars	1896.	John et Peter Jackson	do 3912	do do	do	.....	780 00	do
19 mai	1896.	William Evans	do 3607	do do	do	.....	900 00	do
16 do	1896.	Alex. Aubertin	do 3614	do do	do	.....	270 00	do
16 do	1896.	Thos. Henrechon	do 3615	do do	do	.....	270 00	do
16 do	1896.	Patrick Farmer, *et al*	do 3726, 3904	do do	do	.....	90 00	do
20 do	1896.	A. et H. Mills	do 142	do do	do	.....	546 00	do
20 do	1896.	Thos. A. Trenholme	do 141	do do	do	.....	546 00	do
20 do	1896.	Hormisdas Poirier, *et al*	do 145	do do	do	.....	448 00	do
20 do	1896.	Hugh McGee	do 915	do do	do	.....	39 00	do
12 juin	1896.	George W. Stevens, *et al*	do 3413	do do	do	.....	1,000 00	do
				Travaux de la rivière Ottawa—Barrages de Culbute.				
19 fév.	1895.	Richard McC. Ritchie, *et al*	Lot 8, côté E. rue Main, au lot 9, côté E. rue Front.	Bryson	Pontiac	.....	275 00	Décharge pour dommag.
5 juin	1895.	Catharine Boothe	Lot 52, 2e rang	Tp Mansfield	do	.....	25 00	do
12 oct.	1895.	Mlle J. et J. W. Bryson	do 3, rang lettre A.	do	do	.....	60 00	do
				Canal Rideau.				
14 déc.	1895.	Coin tp Elmsley-Sud	.....	Elmsley-S.	Leeds	.....	200 00	Inond. d'un chemin publ.
14 janv.	1896.	William J. McLean, *et ux.*	Ptie S.-O. ½ lot 17	Elmsley-N.	Lanark	1 acre	100 00	
avril	1896.	William J. McLean	do	do	do	.....	10 72	Décharge p. une clôture.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Canal Rideau—Suite.			$ c.	
2 janv. 1896.	John J. Armstrong, *et al.*	½ S.-E. 19, ptie S.-O. ½ lot 18, con. 8.	Elmsley-N.	Lanark			
2 do 1896.	William Beveridge, *et ux.*	Lot 18, 7e con.	do	do			
2 do 1896.	John Beveridge	½ N.-E. 19	do	do			
2 do 1896.	Richard Bolton, *et al.*	½ S.-O. 23, 8e con.	do	do			
31 déc. 1895.	Alonzo King, *et ux.*	½ N. 22, ½ N.-E. 23 et ½ S. 24, 9e con.	do	do			
2 janv. 1896.	Sam. T. Dowson, *et al.*	Lot 21, 9e con.	do	do			
2 do 1896.	Chas. Foster, *et ux.*	Ptie 19, 9e con	do	do			
2 do 1896.	Richard Frizell	Ptie 18, con. 9 et 8	do	do			
2 do 1896.	William Frizell	Lot 20, con. 8.	do	do			
2 do 1896.	Ebenezer Frizell	Pties 18 et 17, con. 9.	do	do			Dommages causés par le barrage de la rivière Tay.
2 do 1896.	Richard Gould, *et al.*	Pties 24 et 25, con. 7.	do	do			
2 do 1896.	George Groome, *et al.*	Ptie 20, con. 7	do	do			
2 do 1896.	George Hogg, *et al*	Ptie 21, con. 10	do	do			NOTE.—La somme de $10,000 a été votée pour le paiement de ces réclamations du barrage de la rivière Tay, et le chèque pour ce montant a été payé au ministère de la justice.
2 do 1896.	Joanna Moodie, *et al.*	Lot 24, con. 8	do	do			
2 do 1896.	B. et J. Kerr, *et al*	do 20, con. 9	do	do			
2 do 1896.	James King, *et al.*	do 21, con. 8	do	do			
2 do 1896.	John Matthews, *et al.*	do 25, ptie 24, con. 7	do	do			
2 do 1896.	James S. Moore	Ptie 19, con. 9	do	do			
2 do 1896.	W. H. Moore, *et al.*	Ptie 17, con. 9	do	do			
2 do 1896.	W. H. McLean, *et ux.*	Ptie 17, con. 7	do	do			
2 do 1896.	Dan. McNaughton, *et al.*	Pties 19 et 20, con. 7, etc.	do	do			
2 do 1896.	Dan. McKay, *et al*	Ptie 20, con. 7	do	do			
2 do 1896.	David McLean, *et al.*	Ptie 22, con. 7	do	do			
2 do 1896.	William R. McLean, *et ux.*	Lot 22, 7e con., ptie lot 22, con. 8.	do	do			
2 do 1896.	Thomas H. McVeity	Pties 17, con. 7, 18, con. 8.	do	do			
2 do 1896.	George Rathwell, *et al.*	Ptie ot 23, con. 9	do	do			
2 do 1896.	Robert Smith, *et ux.*	Ptie 22, con. 4	do	do			
2 do 1896.	Francis J. Spalding	Ptie 22, con. 9	do	do			
2 do 1896.	Annie Wilson, *et al.*	Ptie 21, con. 7	do	do			
2 do 1896.	James Wilson, *et al.*	Ptie 21, con. 7	do	do			
2 juin 1896.	Geo. A. Harris et The Ottawa Forwarding Co.	Lots 2 et 3, ptie de réserve et bassin.	Ottawa	Carleton			Décharge.

4 nov. 1895..	John Tierney, *et al*.....	Lots 33, 10e con....	Tp. Pittsburg....	Frontenac....	acre 0·25	50 00	Juge, cour de l'échiquier.
			Chemin de fer Pacifique Canadien.				
3 oct. 1895..	W. N. Fairbanks.....	Pt. lots 1, 8, 9, bl. 11, 3, bl. 18, 10, bl. 26, 1, 2, 3, 4, 5 et 10, bl. 31, 6, 7, 9, 10, bl. 40, 8, 9, 10, bl. 40.	Emerson.....	Provencher....	... .	.....	Décharge de titre.
12 mai 1896.	do	Lots 6, 7, 8, blocs 45, 7, 8, 9, 10, bl. 54, 4, 5, bl. 59.	do	do	....	.....	$180.67 ont été votés en règlement final pour tous les lots contenus dans les deux titres.
			Canal du Saut-Sainte-Marie.				
12 nov. 1895..	Lake Superior Power Co ..	Pt. de l'emplacement du moulin Laird et Henderson.	Saut-Sainte-Marie.....	Algoma	2·65	1 00	Echange de terrain.
			Canal Soulanges.				
26 août 1895..	Mme Henriette Lamothe...	.....	....	....	.....	40 00	Reçu pour intérêt de deux mois sur $4,000, compensation pour terrain exproprié.
2 janv. 1896..	G. L. A. Beaudet, exécuteur	Pt. plusieurs lots....	Saint-Ignace.....	Soulanges.....	6·87	1,600 00	Success. V. B. Cassidy.
7 do 1896..	Moïse Thauvette, jeune ..	Pt. lot 329.....	Saint-Joseph..	do	4·07	1,800 00	
29 do 1896..	Octave Leroux..... ...	do 140.....	do	do	5·80	2,600 00	Et $260.00 d'intérêt.
8 fév. 1896..	Raphaël Ménard	do 139.....	do	do	5·70	2,600 00	$338.00 do
12 do 1896..	Emilien Cuillierier.....	do 319, 320.....	do	do	4·08 et 2·05	2,200 00	$300.66 do
22 do 1896..	Emilien Thauvette, *et al*...	do 359.....	do	do	6·17	1,800 00	$324.00 do
10 mars 1896..	Joseph Monpetit.....	do 124	do	do	5·51	1,240 00	$372.00 do
25 do 1896..	Joseph Leroux.	do 3..... ...	Saint-Ignace.....	do	0 09	100 00	
21 do 1896..	G. J. Beaudet, *et al*, exécut.	do 114....	do	do	6·77	1,175 00	$325.00 do
23 do 1896..	G. J. Beaudet.....	do 107, 112.....	do	do	8·00 et 21·00	3,900 00	$1,000.00 do
12 mai 1896..	Zp. Langlois.....	do 1.....	Coteau.....	do	... .	750 00	Décharge de dommages.
7 avril 1896..	James Ahearn, *et al*.....	do 56, 57.....	Saint-Michel.....	Vaudreuil	....	125 00	
14 sept. 1895..	Peter Hamilton.....	Lot E., rue Caroline.	Lakefield.....	Peterborough .	0·2	175 00	
12 do 1895..	Mary Ann Hurl, *et al*.....	Pt. N.-E. bl. B	do	do ..	0·29	700 00	
25 do 1895..	Charles Fry, *et ux*	Pts 55, 56, côté S. et 55, 56, chemin du Portage-N.	Eldon.....	Victoria..	12·8, 81·0, 120½, 12·8 et 81·0	2,550 00	
30 do 1895..	Martin Coughlin, *et ux*....	Pt. lot 13, 8e con....	Douro.....	Peterborough.	0·39	30 00	
11 do 1895..	do	Pt. lot 15, 8e con ...	do	do ..	1 acre.	15 00	
13 do 1895..	W. M. Graham, *et ux*.....	Pt. S.-E. bl. B.	Lakefield	do ..	0·006	70 00	
19 do 1895..	Martha Wilson	Pt. 16, rue Caroline-E	do	do ..	0·2	600 00	Rue Maria-N.
4 oct. 1895.	Ellen Sage.....	Pt. N. bl. A, réserve de la Carrière, pt. 28, 7e con.	do	do ..	0·8	400 00	Tp. Smith.

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Qui a vendu, etc., à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Canal de la Vallée de la Trent.			$ c.	
4 oct. 1895..	C. D. Crawford, *et ux*.....	½ S. lot 12	Lakefield.....	Peterborough.	0·013	200 00	Entre les rues Maria et Catherine.
27 sept. 1895..	S. J. Wallace, *et ux*.....	Pts lots 13 et 14.....	do	do ..	0·25	750 00	do
20 do 1895..	Nathan D. Ennis	½ N. 11 et 12.....	do	do ..	0·29	1,275 00	do
11 oct. 1895..	S. A. Montgomery, *et ux* .	Pt. 2, rue Caroline-E.	do	do ..	0·36	800 00	Et rue Maria-N.
5 do 1895..	Thomas Cox, *et ux*.... ...	Pt. N. 28, 7e con....	do	do ..	0·09	10 00	Tp. Smith.
19 do 1895 .	David Wright, *et ux*.	Pt. 59, côté N. du chemin du Portage.	Eldon	Victoria ...	6·2	70 00	
12 do 1895..	William H. Hunter, *et ux*.	Pt. lot 5	Lakefield	Peterborough.	0·005	25 00	
12 nov. 1895..	Sydney Hunter, *et ux*.....	Pt. lot 25, 5e con....	do	do ..	1·27	30 00	do
16 do 1895..	James Blackwell..... . ..	Pt. bl. C. et D. plan 15	Douro.....	do ..	9·12	450 00	
23 do 1895..	Abram Webster, *et ux*.....	Pts lots 59 et 60	Eldon.....	Victoria.....	22·7	240 00	
4 oct. 1895..	John Deck, *et ux*.....	Pt. ½ S. bl. Une réserve de carrière, pt. 28	Smith.....	Peterborough.	1·08	325 00	
28 nov. 1895..	Patrick Kelly....	Pt. 43, subd. lot 1, 12e con.	Douro.....	do ..	4·14	900 00	
16 do 1895..	Charles McColl.....	½ E. de ½ O. 3, 11e con.	do	do ..	2·22	125 00	
16 do 1895..	Frederick Edwards.....	Pt. 37, 38, subd. 1, 12e con.	do	do ..	5·76	1,500 00	
19 do 1895..	Josiah Hunter, *et ux* ...	Pt. ½ E. 25, 5e con.	Smith.....	do ..	3·26	125 00	
18 do 1895 .	S. E. et H. Snelgrove, exéc..	Lot 17, rue Caroline-E	Lakefield..... . ..	do ..	0·27	650 00	Et rue Maria-N.
18 do 1895..	Charlotte Snelgrove, *et al*..	Réserve de carrière, rang 17.	do	do ..	0·12	100 00	do
4 déc. 1895..	Hanna et T. Hammond....	Pt. lot 13, 8e con. ..	Douro....	do ..	4·88	185 00	
5 do 1895..	W. A. Hunter, *et ux*.....	Pt. S. pt. 28, 7e con.	Smith	do ..	12·35	300 00	
18 do 1895..	William Little.....	Pt. 44, subd. lot 1, C. 12.	Douro....	do ..	2·27	450 00	
30 nov. 1895..	John Shea.....	Pt. ½ E. 4, 11e con ..	do	do ..	26·66	1,275 00	
17 déc. 1895..	Euphemia Campbell, *et al*.	Lot 51, côté N. du chemin du Portage.	Eldon..	Victoria.....	74·00	400 00	
18 do 1895..	W. G. Thompson	½ O. 4, 11e con	Douro..... .	Peterborough.	42·13	1,900 00	
9 do 1895..	George A. Bickell, *et al*....	Pt. E. 24, 5e con....	Smith	do ..	6·96	125 00	
9 do 1895..	John James Bickell, *et al*..	Pt. 23, 4e con., pt. O. 24, C. 5.	do	do ..	21·59	780 00	
28 do 1895.	W. D. E Strickland... .	Pt. 8, E. de la rue Clements.	Lakefield.....	do ..	0·12	250 00	Tp. Smith.

18 janv.	1896.	Daniel Maloney	Pt. 9, con. 10	Douro	do	23·83	675 00	
7 do	1896.	Michael Sullivan	Pt. 41, 42, subd. du lot 1, C. 12.	do	do	4·05	1,125 00	
23 do	1896.	Z. J. Burnham, *et al*	Pts 18, 19, 20, con. O. de la rue 21 ½N., pts 22, 23, 24, N. de la rue Maria et pts 66, 67, 68, 69, S. de la rue Maria.	Ashburnham	do	3·295	3,275 00	
23 do	1896.	Z. J. Burnham, *et al*	Partie du bloc Q	do	do		2,325 00	
7 février	1896.	I. et W. C. Taylor	Pt. lot 3, con. 11, pt. 3, C. 12.	Douro	do	53·22	3,900 00	
31 janv.	1896.	Wm. C. Taylor	Part. 3 de la con. 12	do	do	1·71	200 00	
17 février	1896.	H. T. Strickland	½ E. 30, con. 6	Dummer	do	2 acres.	500 00	
25 do	1896.	John Burnham, *et al*	Parties 14, 15, 16, 17, bloc A.	Ashburnham	do	1·14	700 00	
19 do	1896.	Samuel Edwards	Pt. 36, subd. du lot 1, C. 12.	Douro	do	1·56	675 00	
27 do	1896.	Annie Erskine	Pt. du bloc U, plan 1	Ashburnham	do	3·22	810 00	
27 do	1896.	David Oliver	do	do	do	2·28	1,250 00	
12 mars	1896.	R. S. Tivey, *et ux*	Pt. du bloc T, plan 1	do	do	0·92	830 00	
10 do	1896.	T. P. Armstrong	Partie du bloc O	do	do	0·33	350 00	
12 do	1896	Geo. J. Horkins	do T	do	do	3 acres.	2,250 00	
21 avril	1896.	Peter Macpherson	Pt. 31, con. 4, ½E 31, con. 3.	Eldon	Victoria	132·50	4,400 00	
22 do	1896.	Margaret McDonald	Pt. du lot 2, con. 4	Carden	do	36·60	750 00	
11 nov.	1895.	W. W. Isbester	Pt. 2, S. rue Bridge	Lakefield	Peterborough	0·05	175 00	
18 avril	1896.	Dennis Cronan, *et ux*	Partie 1, con. 7	Carden	Victoria	48 acres.	700 00	
27 do	1896.	Michael McNulty, *et ux*	do 2, con. 5	do	do	41 do	1,485 00	
28 do	1896.	Esther et J. Collins	Pts 27, 28, con. 2	Eldon	do	14·35	540 00	
29 fév.	1896.	Theodore T. Ludgate	Pt. du lot S, plan 1	Ashburnham	Peterborough	2·58	1,270 00	
30 mars	1896.	John Burnham, *et ux*	Partie 64-65	do	do	0·33	200 00	
20 do	1896.	Ellen et J. Carlisle	Part. bloc U, plan 1.	do	do	1·86	3,875 00	
6 avril	1896.	James Jewell, *et ux*	Partie 20, con. 4	Eldon	do	21·40	1,050 00	
15 do	1896.	Susan et R. Bray	do 12, con. 11	do	do	21·50	350 00	
9 do	1896.	Isabella C. Finney, *et al*	do 21, con. 4	do	do	13·40	425 00	
29 do	1896.	Patrick Burk, *et ux*	do 32, con. 4	do	Victoria	64·50	2,600 00	
30 do	1896.	John Merry, *et ux*	Pt. 17, pt. rés. allouée entre la con. 3 et 4.	do	do	44·30	575 00	
17 avril	1896.	Wm. Ashe	Parties 1 et 2	Lakefield	Peterborough	0·66	4,000 00	Rue Nelson N., plan.
2 mai	1896.	Alice J. McGirr, *et al*	Partie 5	Balsover	Victoria	0·03	15 00	
6 do	1896.	John McPherson	Pt. 31, con. 4 et allocation.	do	do	71·20	2,900 00	
9 mai	1896.	Ben. Cowie, *et ux*	Partie 13, con. 3	Eldon	do	1 acre.	20 00	
9 do	1896.	Elizabeth et R. Connolly	do 32, con. 4	do	do	57·25	2,300 00	
9 do	1896.	Fred. A. Stabback	Pt. 3, plan 15, con. 2.	do	do	0·2	15 00	
1er avril	1896.	Ellen et J. Carlisle	Pts 4, A, C, E, bloc B.	Ashburnham	Peterborough	2·12	1,450 00	
23 mai	1896.	Angus McPherson, *et ux*	Pts 10, 27, con. 11	Eldon	Victoria	4 acres.	65 00	
17 avril	1896.	David Conroy, *et ux*	Partie 9, con O	Ashburnham	Peterborough	0·3	140 00	

PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

Date de la signature.	Qui a vendu à Sa Majesté.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
			Canal de la Vallée de Trent—(Suite)			$ c.	
25 avril 1896..	James May	Pt. 21, N. rue Maria	Ashburnham	Peterborough	0·14	700 00	
18 oct. 1895..	Elizabeth J. Crowe	Pt. 15, plan 8.	Lakefield	do	0·15	175 00	
21 mai 1896..	David S. Brown	Pt. Ptge 11, 12, con 2	Eldon	Victoria	69·50	650 00	
29 do 1896..	Margaret et A. Finney	Lot 4	Lakefield	Peterborough	0·2	700 00	
18 avril 1896..	Patrick Cronan	Pt. 1, con. 7	Carden	Victoria	7·5	53 00	
6 juin 1896..	W. E. Burke	Pt. 2, con. 4	do	do	28·5	700 00	
6 do ..	Jonathan W. Folliott, *et al.*	Pts 9 à 15, et lot 6.	Eldon	do	0·23	30 00	
6 do ..	Lucinda Silverthorne, *et al.*	Pt. 7	do	do	0·02	10 00	
6 do ..	F. A. Stabback, *et ux.*	Pt. 30 et Ptge 10, c. 2	do	do	37·60	355 00	
11 do ..	Charlotte Dalglish, *et al.*	Pt. 26, con. 1	do	do	17·04	300 00	
11 do ..	John Harrigan, *et ux.*	Pt. 24, con. 4	do	do	29·40	425 00	
11 do ..	Neil McLeod	Pt. 4, con. 1	do	do	1·60	30 00	
11 do ..	Thos. Crawford	Pt. 2, con. 3	Carden	do	70·80	1,050 00	
11 do ..	Edward Sheehy, *et ux.*	Pt. 2, con. 6	do	do	49·2	515 00	
11 do ..	Michael Burk, *et al.*	Pt. Portage 25, con. 5	Eldon	do	23·20	315 00	
11 do ..	John Murphy, *et ux.*	Pt. 2, con. 5	Carden	do	59·60	775 00	
15 do ..	Eliza Marsh	Pt. 8, plan 15.	Eldon	do	0·05	15 00	
11 do ..	Henry Folliott, *et ux.*	Pt. 4 et 26, C.1, et pts Ptge lots 7, 8, 9, c 2	do	do	46·80	1,050 00	
13 do ..	Wm. Crawford	Pt. 3, con. 4	Carden	do	26·10	450 00	
11 do ..	Robert Munro	Lot 1, pt. lot 3, c. 4..	do	do	173 acres.	2,700 00	
12 do ..	Ruel Hamel, *et ux.*	Pt. 4, con. 4	do	do	12·40	220 00	
22 do ..	Dougal A. McGillivray	Pt. 1, con. 3	do	do	78 acres.	1,200 00	
18 do ..	Hector McInnis, *et al.*	Pt. 28	Eldon	do	13·80	320 00	
25 do ..	Benj. R. Matthews	Pt. bloc O, plan 1	Ashburnham	Peterborough	1 acre.	2,800 00	
27 mai 1896..	Mary Etta Adam, *et al.*	Pts 32, 31, con. III.	Eldon	Victoria	89·80	1,650 00	
13 juin 1896..	Thos. Stabback, *et ux.*	Pt. 1, plan 15.	Balsover	do	0 30	100 00	
25 do ..	James McNabb	Pt. 3, con. III	Carden	do	36·30	425 00	
22 do ..	Angus McPherson, *et ux.*	Pt. 7, con. 11	Thorah	Ontario	3·75	875 00	
30 do ..	Eli S. Wescott	Pt. 11, con. 9	do	do	4·60	250 00	
11 do ..	Duncan McFadyen, *et ux.*	Pts. 24, con. 1	Eldon	Victoria	9·20	310 00	
23 do ..	John Burgess, *et ux.*	Pt. 3, con. X	Thorah	Ontario	0·14	10 00	
20 do ..	Alex. G. Campbell, *et ux.*	Pt. 8, con. 10	do	do	4·50	950 00	
20 do ..	Donald McRae	Pts 5, et 4, con. B, pt. 5, con. A, pt. 4, con. 11.	do	do	41·30	1,755 00	
do ..	Angus McDougall, *et ux.*	Pt. 8, con. 10	do	do	5·70	650 00	

30	do	1896.	Thos. Byrne, *et ux*	Pt. 1, con. VI	Carden	Victoria	141·80	1,700 00	
20	do	1896.	John D. Cowie	Pt. 2, con. X	Thorah	Ontario	3 acres.	1,000 00	
30	do	1896.	Selina Brown, administr.	Pt. 6, con. XI	do	do	10·75	930 00	
20	do	1896.	Joseph Hodgson, *et ux*	Pts. 13, 14, con. C	Mara	do	13·50	700 00	
30	do	1896.	Sarah Gilchrist	Pt. 11, con. X	Thorah	do	7·80	975 00	
11	avril	1896.	Geo. McKelvey, *et ux*	Pts. Portage lots 14, 15, 16.	Eldon	Victoria	182·25	1,750 00	
7	juill.	1896.	Hamilton Provident L. Sy.	Pt. 2, con. A	Mara	Ontario	5 acres.	200 00	
15	do	1896.	John McArthur, *et al*, ex'rs.	Pt. 10, con. X	Thorah	do	0·35	25 00	Success. George Gaddy.
30	juin	1896.	Geo. A. Wescott, *et ux*	Pt. 10, con. 10	do	do	9·60	1,450 00	
6	août	1896.	Esther E. Stabback	Pt. 4	Eldon	Victoria	0·05	15 00	
10	do	1896.	Ben. Madill, *et ux*	Portage lot 11, pt. 27, con. 2 et pt. 27, con. 1.	do	do	47·10	1,300 00	
20	juin	1896.	Wm. Kean, *et ux*	Pts. 5, 6, con. XI, pt. 7, con. X.	Thorah	Ontario	27·80	2,050 00	
18	juill.	1896.	John McKay, exécuteur	Pt. 6, con. B	Mara	do	1 acre.	30 00	Success. Jas. McGregor.
23	do	1896.	Wm. Kean, *et ux*, exécut'rs	Pt. 1, cons. A et B allocation de pass.	do	do	9·30	250 00	Exécuteurs, John Cowie.
30	juin	1896.	Peter Campbell, *et ux*	Pt. 9, con. 10	Thorah	do	3·95	350 00	
20	do	1896.	Thos. Morgan, *et ux*	Pt. 6, con. B	Mara	do	1·40	55 00	
31	mars	1896.	Garret I. Galvin	Pt. 14, con. 8	Douro	Peterborough	3·5	55 00	
26	sept.	1896.	Robert Lunan, *et ux*	Pts. 18, 19, cons. 3 et 4.	Eldon	Victoria	64·70	975 00	
					Canal Welland.				
13	nov.	1895	Martha Ann Carlson, *et al.*	Pt. 15, con. 5	Grantham	Lincoln	0·5	200 00	Remise pour dommages.
7	do	1895.	Cor. Tp. N. Cayuga	Dommage aux chem.	N. Cayuga	Haldimand	.....	566 86	Dommages à Dunnville.
15	janv.	1896	F. J. Quinn et P. Gibbons, exécuteurs.	Lot 27, rue West	Pt. Colborne	Welland	.....	575 00	Remise pour dommages.
					Canal Williamsburgh.				
4	mars	1896.	Jeremiah McLaughlin, *et ux*	Lots 11, 12, con. 1	Edwardsburgh	Grenville	0·44	110 00	
6	do	1896.	Geo. P. Anderson	Pt. 10, con. 1	do	do	1·30	300 00	

14 octobre 1896.

WALTER S. DOULL.
Greffier.

N° 5.

TERRES cédées par le ministère des chemins de fer et canaux pendant l'exercice terminé le 39 juin 1896.

Date de la signature.	A qui accordé.	Lot.	District.	Comté.	Etendue de terre.	Montant payé.	Observations.
						$ c.	
15 mai 1896.	Cie du ch. de f. du Pac. Can.	Entre Ashcroft et Spence's Bridge	Division de Kamloops	Colombie-Br.			
13 do 1896.	Cie du ch. de f. Grand-Tronc	Conc. spéciale de certains terrains.	Thorold	Welland			Township de Grantham.
18 mars 1896.	Lake Superior Power Co	Ile de Pte Ste-Marie.	Saut-Ste-Marie	Algoma	10·10		Avec eaux adjacentes.

14 octobre 1896.

WALTER S. DOULL,
Greffier.

PARTIE V.

STATISTIQUE DES CANAUX

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION DE 1895.

RECETTES.

Le total des recettes, à l'exclusion des loyers de chutes d'eau pour les deux ans, est comme suit :—

Pour 1894	$307,824 67
" 1895	283,211 41

En comparant la statistique de 1894 à celle de 1895, on verra que les recettes brutes ont diminué de $24,613.26.

Les augmentations et les diminutions sont comme suit :—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	.....	$21,018 18
les canaux du Saint-Laurent	.....	3,699 70
le canal Chambly	$4,732 19	.....
le canal Rideau	.....	150 51
les canaux de l'Ottawa	.....	2,096 64
le canal Saint-Pierre	.....	2,210 51
les canaux de la Vallée de la Trent	58 35	.....
le canal Murray	.....	228 26
Total	$4,790 54	$29,403 80
Total, diminution	.....	24,613 26

Pour se rendre à la demande renouvelée des expéditeurs de Montréal à l'effet de maintenir la diminution des péages sur certaius produits agricoles, Son Excelleuce le gouverneur général en conseil a autorisé, le 1er avril 1895, la réduction suivante sur les taux des canaux :—

Pour la saison de 1895, les péages des canaux pour le passage des produits alimentaires suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, allant à l'est par le canal Welland, dix centins par tonne, et pour le passage vers l'est par les canaux du Saint-Laurent seulement, dix centins par tonne ; le paiement du tarif de dix centins par tonne pour le passage par le canal Welland donnant droit au passage libre des mêmes produits par les canaux du Saint-Laurent.

Par suite de cette diminution des taux de péages ci-dessus mentionnée, applicable à ces produits alimentaires, quelle qu'en fût la destination, on a perçu seulement le tarif réduit de dix centins par tonne, et par conséquent il n'y a pas eu de remises sur ces articles en 1895.

Il est bon d'observer toutefois que la diminution des droits de péages de vingt à dix centins par tonne sur les produits en question pour passage par le canal Welland s'élève à $39,369.60.

10—1½*****

QUANTITÉ DE GRAIN PASSÉE PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé passée par le canal Welland, et partie de ports situés à l'ouest de Port-Colborne, durant une période de quatorze années, se décompose comme suit :—

	Quantité expédiée à Montréal.	Quantité sur laquelle on a payé plein péage.	
		A des ports d'Ontario.	Quantité des ports des Etats-Unis à des ports des E.-U.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	.....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19;075	213,766
1890	228,513	16,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	*501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823

Les taux de péages sur le grain passant par le canal Welland, avant 1884, étaient de 20c. par tonne ; depuis cette époque, cependant, des réductions ont été faites d'année en année, par arrêtés du conseil, comme suit :—A la demande pressante d'expéditeurs et autres hommes d'affaires ayant des intérêts dans le commerce de grain, une réduction de la moitié du taux ordinaire de péage a été faite sur le grain descendant à Montréal par les canaux Welland et du Saint-Laurent ; en 1885 et les années suivantes, 1891 comprise, les péages furent réduits à 2c. la tonne.

En 1892, les péages furent abaissés à 2c. la tonne sur le grain descendu par les canaux Welland et du Saint-Laurent, et exporté, mais dans ces cas seulement.

En 1893, par arrêté du conseil du 13 février, les péages furent réduits à 10c. la tonne sur le grain expédié à l'est par le canal Welland, quelle que fût sa destination, et les mêmes taux de péage furent maintenus pour 1894 par un arrêté du conseil du 16 avril 1894.

Pour l'année 1895 (A. C. du 1er avril 1895) les mêmes taux de péage que pour 1894 ont été maintenus.

Taux pour les canaux du Saint-Laurent seulement, 10 centins la tonne.

Il est à remarquer que les marchandises ayant acquitté pleins péages sur le canal Welland peuvent passer par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal sans avoir d'autres droits à payer.

Durant les dix dernières années, la quantité de produits agricoles, comme il est dit ci-haut, passée par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent et envoyés à Montréal, a été portée de 203,940 à 231,491 tonnes ; la quantité de ces mêmes produits passés par le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et en destination de ports des Etats-Unis, a diminué de 151,551 à 133,823 tonnes.

*De la quantité de grain descendue à Montréal, il a été transbordé à Ogdensburg, en 1891, 17,817 tonnes ; en 1892, 4,341 tonnes ; en 1893, 71,445 tonnes ; en 1894, 23,000 tonnes, et en 1895, 18,987 tonnes.

La quantité d'orge, maïs, avoine, pois, seigle et blé arrivée à Montréal par la voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique Canadien, durant une période de 13 années, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1883	98,672
1884	142,231
1885	160,821
1886	165,613
1887	191,760
1888	113,794
1889	94,943
1890	119,208
1891	184,410
1892	291,680
1893	147,610
1894	60,666
1895	51,114

La quantité des mêmes produits passés sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent et destinés à Montréal, pendant la même période, a été :—

	Tonnes.
En 1883	263,368
1884	174,496
1885	134,824
1886	272,133
1887	237,881
1888	166,191
1889	275,414
1890	242,571
1891	320,434
1892	302,899
1893	532,084
1894	288,015
1895	247,550

Les expéditions comparatives du grain faites par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée et voie navigable à travers l'Etat de New-York, sont comme suit :—

QUANTITÉ DE GRAIN ENVOYÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR LES VOIES CONCURRENTES.

La quantité de grain et pois passée sur l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent en destination de Montréal, se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894	288,015
1895	247,550
Accusant une diminution	40,465

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par les voies ferrées le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien, figure au tableau suivant :—

	Tonnes.
En 1894	60,666
1895	51,114
Accusant une diminution	9,552

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les canaux de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894	1,163,788
1895	380,431
Accusant une diminution de	783,357

La quantité de grain transportée aux ports de marée par les chemins de fer de New-York se décompose comme suit :—

	Tonnes.
En 1894	2,686,440
1895	2,341,079
Accusant une diminution de	345,361

Les augmentations et diminutions de 1895, comparées à celles de 1894, sur les différentes routes qui se font concurrence pour le commerce de transport aux ports océaniques, se décomposent comme suit :—

—	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Pour 100.	Pour 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent	.....	40,465	.....	14·02
do ch. de fer Canad. du Pacifique et Grand-Tronc.	.....	9,552	.....	15·75
do canaux de New-York	.....	783,357	.....	67·31
do chemins de fer de New-York	.....	345,361	.....	10·25

En consultant l'annexe U, on constatera que la quantité du fret transporté de ports situés à l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, Oswego, Ogdensburg, etc., a été portée de 165,543 tonnes en 1894, à 347,035 tonnes en 1895; et la quantité des ports d'Ontario, entre Port-Dalhousie et Cornwall, a augmenté de 100,420 tonnes en 1884, à 111,946 tonnes en 1895. La quantité descendue à Montréal accuse une augmentation allant de 168,715 tonnes en 1884, à 266,659 tonnes en 1895.

TRANSBORDEMENT DE GRAIN.

La quantité de grain transportée par le canal Welland dans des vaisseaux canadiens et américains à destination de Kingston a été, pendant douze ans, comme suit :—

Dans les navires canadiens, il y a eu en

				Tonnes.
1884,	111	cargaisons,	quantité d'ensemble	70,475
1885,	75	do	do	45,639
1886,	244	do	do	143,330
1887,	284	do	do	178,233
1888,	182	do	do	143,025
1889,	208	do	do	165,117
1890,	203	do	do	184,275
1891,	209	do	do	190,664
1892,	158	do	do	159,018
1893,	146	do	do	148,962
1894,	125	do	do	159,145
1895,	123	do	do	136,617

Dans les navires américains il y a eu en

				Tonnes.
1884,	117	cargaisons,	quantité d'ensemble	75,787
1885,	79	do	do	55,982
1886,	97	do	do	62,222
1887,	19	do	do	12,477
1888,	60	do	do	43,667
1889,	114	do	do	108,358
1890,	35	do	do	35,560
1891,	77	do	do	90,153
1892,	89	do	do	109,812
1893,	257	do	do	328,269
1894,	84	do	do	106,236
1895,	56	do	do	73,987

Quatre navires ont transporté des cargaisons intactes de 1,344 tonnes à Montréal, deux cargaisons de 810 tonnes en 1894, aucune en 1893, deux de 924 tonnes en 1892, et trois de 1,441 tonnes en 1891. Six navires ont rompu charge en 1895, contre 19 en 1894, 34 en 1893, 25 en 1892, et 44 en 1891. 169 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1895, contre 188 en 1894, 369 en 1893, 220 en 1892, et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1895 et pendant les trois années précédentes est donnée ci dessous.

Le nombre entier des vaisseaux chargés de grain qui ont rompu charge à ce port en 1895 a été de 162, contre 59 l'année précédente.

Voici la quantité de grain transbordée.

Produits.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	16,665	68,736	47,558	104,827	322,662
Maïs	482,802	576,289	759,000	260,657	870,705
Seigle	13,318	2,467	11,540	Nil	Nil
Avoine	257,000	102,529	35,353	63,412	71,648
Orge	.....	.....	.....	.....	21,003

Voici la quantité déchargée à ce port par des navires qui ne sont pas entrés dans le canal :

Produits.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	16,628	Nil	Nil	Nil	Nil
Maïs	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Seigle	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil
Avoine	Nil	Nil	Nil	Nil	Nil

CANAL WELLAND.

La quantité totale du fret qui a passé par le canal Welland pendant la saison de 1895 a été de 869,595 tonnes ; sur cette quantité, le fret intérimaire ou local compte pour 17,569 tonnes.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Il y a eu 635,512 tonnes de fret allant à l'est, et 233,883 tonnes en destination de l'ouest.

La quantité totale de fret qui a passé sur l'entier parcours du canal Welland, durant la saison de 1895, a été de 852,026 tonnes.

Sur cette quantité, il y a eu 230,100 tonnes en destination de l'ouest, et 621,926 tonnes en destination de l'est.

Quant au fret dirigé vers l'est, les vaisseaux canadiens en ont transporté 274,561 tonnes, et les vaisseaux américains, 346,365 tonnes; pour le fret de l'ouest, les vaisseaux canadiens en ont transporté 15,516 tonnes, et les vaisseaux américains 214,584 tonnes.

Quant au fret d'entier parcours, les vaisseaux canadiens en ont transporté 290,077 tonnes, et les vaisseaux américains 561,949 tonnes.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Fret à destination de l'est et de l'ouest.

Sur la quantité totale de fret transportée sur les canaux durant 1894, il y en a eu 596,771 tonnes qui étaient à destination de l'est, et 231,457 tonnes à destination de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours a été de 496,944 tonnes; sur cette quantité 469,735 tonnes étaient à destination de l'est et 27,209 à celle de l'ouest.

Sur la quantité totale du fret local, 127,036 étaient à destination de l'est, et 202,248 à celle de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret destinée à l'est et à l'ouest, passant sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, du lac Erié à Montréal, dans le cours de quinze années, se décompose ainsi :

	A l'est, à Montréal. Tonnes.	A l'ouest, de Montréal. Tonnes.
1881	169,213	37,190
1882	108,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370
1890	231,746	31,951
1891	309,593	14,060
1892	263,144	9,452
1893	508,016	16,545
1894	292,191	9,439
1895	266,659	10,555

FRET DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret à destination de l'est et de l'ouest, sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, pendant une période de quatorze années, se décompose comme suit :—

	A l'est. Tonnes.	A l'ouest. Tonnes.	Total. Tonnes.
1882	110,286	172,520	282,806
1883	174,912	257,699	432,611
1884	163,998	243,081	407,079
1885	168,212	216,297	384,509
1886	224,916	239,562	464,478
1887	189,427	151,074	340,501
1888	221,062	213,689	434,751
1889	297,353	266,231	563,584
1890	318,259	215,698	533,957
1891	306,257	247,543	553,800
1892	300,733	240,332	541,065
1893	384,559	247,108	631,667
1894	361,319	230,948	592,267
1895	255,259	214,520	469,779

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland, provenant de ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 122,488 tonnes comparée à l'année précédente, et une augmentation de 186,973 tonnes comparée avec 1882.

Le relevé suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre des ports des Etats-Unis depuis 1867 jusqu'à 1895, inclusivement :

Exercice.	Nombre total de navires.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,885	1,016,165	533,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779

La quantité totale du fret transporté sur les différentes divisions des canaux pendant la saison se décompose comme suit:—

—	Bétail.	Produits forestiers.	Manufactures.	Marchandises.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Welland	26	121,846	25,438	232,537	489,748	869,595
Saint-Laurent	2,730	111,533	59,312	338,793	315,860	828,228
Chambly	316	226,197	7,447	103,611	21,456	359,027
Ottawa	998	532,084	148	4,827	3,163	541,220
Rideau	15	55,563	3,031	26,342	3,802	88,753
Saint-Pierre	.....	712	39	6,944	2,133	9,828
Murray	18	4,446	821	4,224	1,815	11,324
Vallée de la Trent	48	30,899	440	678	201	32,266

La quantité totale du fret transporté sur le canal Welland a été de 869,595 tonnes, dont 489,748 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale du fret transporté a été de 828,228 tonnes, dont 315,860 tonnes se composaient de produits de l'agriculture et 338,793 tonnes étaient des marchandises.

Sur les canaux de l'Ottawa la quantité du fret transporté a été de 541,220 tonnes, sur laquelle quantité 532,084 tonnes étaient des produits forestiers.

COMPARAISON STATISTIQUE DES DIFFÉRENTES ROUTES DES ÉTATS-UNIS.

Les comparaisons statistiques données au sujet des quantités des principaux articles transportés par le canal Welland et de ceux transportés en concurrence par les routes des Etats-Unis ont été continuées jusqu'à ce jour.

En consultant le relevé H, qui fait connaître la quantité des denrées alimentaires transportées aux ports maritimes, on verra que la quantité transportée par les canaux de New-York a été de 602,505 tonnes en 1895, contre 1,409,129 en 1894, 1,452,563 en 1893, 937,999 en 1892, et 1,092,355 en 1891.

Les quantités de denrées alimentaires transportées par les chemins de fer New-York-Central, Erié et New-York, et West-Shore et Buffalo, ont été:

	Tonnes.		Tonnes.
En 1895	3,798,574	En 1887	*3,847,766
1894	4,281,056	1886	*3,802,262
1893	5,107,426	1885	4,105,594
1892	5,913,013	1884	3,639,805
1891 *	3,565,381	1883	4,422,461
1890	4,336,199	1882	3,888,557
1889	3,654,984	1880	4,732,385
1888	3,197,634	1869	1,087,809

* Farine et grain seulement.

Les chiffres suivants expriment les quantités de denrées alimentaires transportées à la mer par les canaux et chemins de fer de l'Etat de New-York, dans le cours de vingt-sept ans :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Proportion par les canaux.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,342	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262
1890	1,167,901	4,336,199	5,504,100	·212
1891	1,092,355	3,565,381	4,657,736	·234
1892	937,999	5,913,013	6,851,012	·137
1893	1,452,563	5,107,426	6,599,989	·284
1894	1,400,129	4,281,056	5,681,185	·327
1895	602,205	3,798,574	4,401,079	·159

ÉTAT COMPARATIF DU TRAFIC PAR LES CHEMINS DE FER ET LES CANAUX *via* L'ÉTAT DE NEW-YORK.

En consultant les rapports faits par les chemins de fer aux autorités administratives de l'Etat de New-York, et la statistique des canaux présentée à la législature de l'Etat, je constate que du tonnage total de fret transporté par les canaux et les chemins de fer, les canaux de l'Etat ont transporté :

	Pour cent.		Pour cent.
En 1859	68·9	En 1882	19·0
1869	47·0	1883	18·7
1870	38·9	1884	19·0
1871	38·9	1885	17·1
1872	40·1	1886	16·9
1873	34·9	1887	16·3
1874	31·7	1888	18·8
1875	28·4	1889	15·1
1876	24·6	1890	13·9
1877	28·3	1891	13·4
1878	27·1	1892	9·8
1879	23·7	1893	10·1
1880	25·1	1894	10·2
1881	18·5	1895	9·7

La quantité du fret transporté par les canaux et les chemins de fer était, en 1895, de 1,746,073 tonneaux moindre que la quantité transportée en 1894, et accusait une angmentation de 23,717,165 tonneaux sur 1869.

Voici quelles ont été les quantités qui ont été transportées :

	Tonnage total.	Proportion par les canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	35,466,042	·1514
1890	37,624,199	·1394
1891	38,524,179	·1343
1892	43,618,569	·0982
1893	42,953,233	·1009
1894	37,916,412	·1024
1895	36,170,339	·0967

Prix moyen du transport du grain de Chicago à Buffalo :

Année.	Blé.	Année.	Blé.
1878	3·1	1888	2·7
1879	4·7	1889	2·5
1880	5·7	1890	1·9
1881	3·2	1891	2·5
1882	2·5	1892	2·2
1883	3·5	1893	1·6
1884	2·1	1894	1·2
1885	2·0	1895	1·9
1886	3·6		——
1887	4·1	Moyen. pour 18 années	2·8

ETAT comparatif du trafic par le canal des Chutes de Sainte-Marie, E.-U., et par le canal canadien du Saut-Sainte-Marie, pour les saisons 1894 et 1895.

		Trafic pour 1895.		Total du trafic pour 1895.		Augmentati'n.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	*Canal canadien.	Saison de 1895.	Saison de 1894.	Montant.	Montant.
Navires	nombre.	16,793	1,191	17,984	14,491	3,493	.....
Eclusages	"	7,039	699	7,738	6,431	1,307	.....
Tonnage, inscrit	tonnes nettes.	16,089,778	749,626	16,839,404	13,110,366	3,729,038	.....
" fret	"	14,471,648	595,837	15,067,485	13,195,860	1,871,625	.....
Passagers	nombre.	30,910	2,326	33,236	27,236	6,000	.....
Houille (anthracite)	tonnes nettes.	424,627	24,910	449,537	532,870	.....	83,333
" (bitumineuse)	"	2,001,141	122,763	2,123,904	2,264,314	.....	140,410
Farine	barils.	8,732,795	165,366	8,898,161	8,965,773	.....	67,612
Blé	boisseaux.	41,573,692	4,518,075	46,091,767	34,869,483	11,222,284	.....
Grain (autre que le blé)	"	7,834,870	707,340	8,542,210	1,545,008	6,997,202	.....
Fer ouvré et fer en gueuse	tonnes nettes.	100,337	2,176	102,513	60,659	41,854	.....
Sel	barils.	263,079	7,994	271,073	237,461	33,612	.....
Cuivre	tonnes nettes.	107,147	305	107,452	99,573	7,879	.....
Minerai de fer	"	7,850,065	214,290	8,064,355	6,548,876	1,515,479	.....
Bois	M. pds, M.P.	729,253	11,762,144	12,491,397	722,788	11,768,609	.....
Minerai d'argent	tonnes nettes.	100	.....	100	412	.....	312
Pierre de construction	"	23,410	500	23,910	21,417	2,493	.....
†Fret non classé	"	419,673	38,706	458,379	451,185	7,194	.....

* Ouvert seulement le 9 septembre 1895.

† Compris dans le fret non classé pour :—

1894.

Laine	1,468 tonnes.
Peaux	382 "

1895.

Laine	2,250 tonnes.
Peaux	397 "

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant la saison de—

1889	234 jours.
1890	228 do
1891	225 do
1892	233 do
1893	219 do
1894	234 do
1895	231 do

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant la saison de—

1895	87 jours.

Durant la saison complète de la navigation en 1895 la moyenne par jour des navires a été de soixante-dix-sept.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

OTTAWA, 18 novembre 1896.

EXPORTATIONS par les lacs du port de Chicago en 1895. Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.

Marchandises.		Quantité.	Valeur.
			$ c.
Maïs	boisseaux.	2,102,075	959,039 00
Avoine	do	25,056	5,763 00
Blé	do	222,000	140,050 00
Rails d'acier	tonnes.	370	6,775 00
Houille	do	122	638 00
Total			1,112,265 00

NOTE—Rien n'a été exporté par les navires étrangers.

EXPÉDITIONS de grain (en transit et pour l'exportation) de Chicago, par les lacs, en 1894. Du rapport de la chambre de commerce, Chicago.

—	MAÏS, BOISSEAUX.			AVOINE, BOISSEAUX.			BLÉ, BOISSEAUX.	Totaux.
	Transit.	Exportations.	Total.	Transit.	Exportations.	Total.	Exportations.	
Kingston, Ont.		1,604,642	1,604,642				202,000	1,806,642
Midland, Ont.		398,225	398,225				20,000	418,225
Pte-Edouard, Ont	90,799		90,799	15,948	25,056	41,004		131,803
Sarnia, Ont.	320,857		320,857	1,000,756		1,000,756		1,321,613
Walkerville, Ont.		99,208	99,208					99,208
Totaux	411,656	2,102,075	2,513,731	1,016,704	25,056	1,041,760	222,000	3,777,491

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PRIX DU TRANSPORT DU GRAIN PAR LES LACS, SAISON DE 1895.

Voici quels ont été les prix courants du transport du blé et du maïs de Chicago à Buffalo, Ogdensburg ou Kingston et Montréal, par vapeur ; aussi à New-York par le lac et le canal Erié, durant chaque semaine de la navigation en 1895 (du rapport de la Chambre de Commerce, Chicago) :

1895.	A Buffalo.		A Kingston.	A Ogdensburg.	A Montréal, (vapeur).		Canal Erié, Buffalo à New-York.		Chicago à New-York, lac et canal, y compris les prix de Buffalo.	
	Blé, par boiss.	Maïs, par boiss.	Maïs, par boiss.	Maïs, par boiss.	Blé, par boiss.	Maïs. par boiss.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boisseau.	Blé, par boisseau.	Maïs, par boiss.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
6 avril	.....	.....	$2\frac{5}{8}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13 do	$1\frac{3}{8}$	$1\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20 do	$1\frac{1}{8}$	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27 do	$1\frac{1}{8}$	1	.....	$3\frac{7}{8}$	$5\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	.....
4 mai	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{2}$	4	$5\frac{1}{8}$	.....	.....	.....	.....	.....
11 do	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	.....	.....	.....	.....	2 à $2\frac{1}{8}$	$1\frac{7}{8}$ à 2	$4\frac{1}{8}$ à $4\frac{1}{4}$	$3\frac{7}{8}$ à 4
18 do	$1\frac{1}{8}$	1	.....	.....	.....	.....	$1\frac{7}{8}$ à 2	$1\frac{3}{4}$	$3\frac{7}{8}$ à 4	$3\frac{3}{4}$
25 do	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{7}{8}$	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	4	$3\frac{5}{8}$
1er juin	$1\frac{3}{8}$	$1\frac{1}{4}$	.....	3	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$4\frac{1}{8}$	$3\frac{3}{4}$
8 do	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	.....	3	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	4	$3\frac{5}{8}$
15 do	1	1	.....	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$
22 do	1	1	$2\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$
29 do	1	1	.....	.....	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$
6 juill.	1	1	.....	.....	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$
13 do	1	1	.....	.....	.....	$4\frac{1}{2}$	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$
20 do	1	1	$2\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	2	$1\frac{3}{4}$	$3\frac{7}{8}$	$3\frac{5}{8}$
27 do	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	.....	.....	.....	.....	$2\frac{1}{4}$	2	$4\frac{3}{8}$	4
3 août	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{8}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	$2\frac{1}{8}$ à $2\frac{1}{4}$	$1\frac{7}{8}$ à 2	$4\frac{1}{4}$ à $4\frac{3}{8}$	$3\frac{7}{8}$ à 4
10 do	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{8}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	$4\frac{1}{2}$	2 à $2\frac{1}{8}$	$1\frac{3}{4}$ à $1\frac{7}{8}$	$4\frac{3}{8}$ à $4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{8}$ à $4\frac{1}{4}$
17 do	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	2	$1\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{8}$
24 do	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	2	$1\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{8}$
31 do	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{5}{8}$	$4\frac{5}{8}$	$4\frac{1}{4}$
7 sept.	$1\frac{7}{8}$	$1\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	.....	.....	$1\frac{7}{8}$ à $2\frac{1}{4}$	$1\frac{5}{8}$ à 2	$4\frac{5}{8}$ à 5	$4\frac{1}{4}$ à $4\frac{5}{8}$
14 do	2	$1\frac{7}{8}$	.....	.....	.....	.....	2 à $2\frac{1}{8}$	$1\frac{3}{4}$ à $1\frac{7}{8}$	$4\frac{7}{8}$ à 5	$4\frac{1}{2}$ à $4\frac{5}{8}$
21 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	.....	.....	.....	2 à $2\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{4}$ à $2\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{8}$ à $5\frac{5}{8}$	$4\frac{5}{8}$ à $5\frac{1}{8}$
28 do	$2\frac{1}{4}$	2	.....	$3\frac{7}{8}$	.....	.....	$2\frac{3}{8}$ à $2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{8}$ à $2\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{2}$ à $5\frac{5}{8}$	5 à $5\frac{1}{8}$
5 oct.	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	.....	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$5\frac{7}{8}$	$5\frac{3}{8}$
12 do	3	$2\frac{3}{4}$	.....	$4\frac{3}{4}$	.....	.....	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$6\frac{3}{8}$	$5\frac{7}{8}$
19 do	$4\frac{1}{2}$	4	.....	.....	.....	.....	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$7\frac{7}{8}$	$7\frac{1}{8}$
26 do	3	$2\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$6\frac{3}{8}$	$5\frac{7}{8}$
2 nov.	3	$2\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{4}$	$6\frac{3}{8}$	$5\frac{7}{8}$
9 do	3	$2\frac{3}{4}$	.....	.....	.....	.....	3	$2\frac{3}{4}$	$6\frac{7}{8}$	$6\frac{3}{8}$
16 do	3	$2\frac{3}{4}$	.....	6	.....	.....	3	$2\frac{3}{4}$	$6\frac{7}{8}$	$6\frac{3}{8}$
23 do	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
30 do	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 déc.	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14 do	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Prix du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, tels que donnés par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.

ÉTAT indiquant les dates des changements des prix ordinaires du transport du blé et du maïs par les lacs de Chicago à Buffalo, en 1895.

1895.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.	1895.	Blé, boisseau.	Maïs, boisseau.
A 'ouverture.	c.	c.	A l'ouverture.	c.	c.
5 avril	1⅛	1	16 août		1½
15 do	1	1	19 do	2	1¾
30 do	1¼	1¼	28 do		1¾
6 mai	1⅛	1	6 sept.		2
8 do	1¼	1	7 do	2	1¾
10 do	1¼	1⅛	12 do	2⅛	2
15 do	1¼	1	13 do	2¼	2⅛
16 do	1¼	1⅛	14 do		2¼
22 do	1¼	1	16 do		2
23 do	1¼	1⅛	21 do		2⅛
27 do	1⅜	1¼	24 do		2¼
1er juin	1¼	1¼	4 oct.		2½
7 do	1⅜	1¼	7 do		2¾
8 do		1⅛ à 1¼	8 do		3
10 do		1⅛	9 do		3½
14 do	1	1	10 do		4
15 juillet	1 à 1¼	1	11 do		3¾
16 do	1 à 1⅛	1	12 do		3½
17 do	1	1	16 do		3¼
26 do	1⅛	1	17 do		3
29 do	1¼	1¼	22 do		2⅞
30 do	1¼	1⅛	23 do		2¾
1er août		1⅛ à 1¼	28 do	3	2¾
2 do		1¼	21 nov.		2½
3 do	1⅜	1¼	26 do		2
8 do	1½	1¼	30 do		2¼
9 do	1⅜	1¼	2 déc., fermeture	3	2¾
13 do	1⅝	1½			

NOTE.—Le maïs, de Chicago à Kingston, de 2¼c. à 3¾c., et le blé, de 2½c. à 2⅝ c. le boisseau durant la saison. Le maïs pour Port-Huron, de 1 à 2 cents, et pour Odgensburg en avril, 2⅝ c. le boisseau. L'orge à Oswégo en septembre, 4 c., et au Cap-Vincent en octobre, 5½ c. le boisseau. Le blé à Toledo, de 1½ c. à 3¼ c. le boisseau ; le maïs à Oswégo en juillet, 2¼ c. le boisseau ; le blé à Cleveland en août, 2 c., et en septembre, 2¾ c. le boisseau ; le blé au Détroit, en août, 1½ c. le boisseau.

Les taux de Milwaukee sont à peu près les mêmes que ceux de Chicago.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

PRIX MOYENS DU TRANSPORT PAR LES LACS.

L'état qui suit donne les prix moyens du transport du blé et du maïs par les lacs entre Chicago et Buffalo, durant chaque mois des dix dernières années, le prix le plus élevé et le plus bas du transport du blé, chaque année, et le prix moyen du transport du blé, chaque année, en centins, par boisseau :—

Extrait du rapport du secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo.

	Grain, boisseau.	Mai. — Cents.	Juin. — Cents.	Juillet. — Cents.	Août. — Cents.	Sept. — Cents.	Oct. — Cents.	Nov. — Cents.
1886	Blé	3·1	2·7	2·7	3·2	4·5	4·8	4·3
	Maïs	2·8	2·5	2·5	2·9	4·2	4·6	4·0

Prix le plus élevé, blé, 1886, 5⅜c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 3·6c.

1887	Blé	3·4	5·1	3·8	3·5	4·1	4·7	3·9
	Maïs	3·1	4·7	3·5	3·3	3·8	4·4	3·6

Prix le plus élevé, blé, 1887, 6c.; le plus bas, 3c.; prix moyen pour la saison, 4·1c.

1888	Blé	2·1	1·9	2·2	3·2	3·5	2·4	2·5
	Maïs	1·8	1·7	1·9	2·9	3·2	2·1	2·3

Prix le plus élevé, blé, 1888, 4c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·7c.

1889	Blé	2·2	2·0	2·1	2·7	3·0	3·0	2·5
	Maïs	2·0	1·8	1·9	2·4	2·7	2·7	2·3

Prix le plus élevé, blé, 1889, 3·6c.; le plus bas, 2c.; prix moyen pour la saison, 2·5c.

1890	Blé	1·8	2·2	2·3	1·5	2·0	1·8	2·0
	Maïs	1·6	2·0	2·0	1·3	1·8	1·6	1·8

Prix le plus élevé, blé, 1890, 2½c.; le plus bas, 1·5c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.

1891	Blé	1·4	1·2	2·1	2·7	3·3	2·2	4·1
	Maïs	1·2	1·1	2·0	2·5	3·0	2·1	3·8

Prix le plus élevé, blé, 1891, 5¼c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2·4c.

1892	Blé	1·9	1·8	2·0	2·3	2·3	2·3	2·6
	Maïs	1·7	1·6	1·8	2·1	2·1	2·1	2·3

Prix le plus élevé, blé, 1892, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 2·2c.

1893	Blé	1·3	1·8	1·2	1·3	1·7	2·1	2·0
	Maïs	1·2	1·6	1·1	1·2	1·5	1·9	1·8

Prix le plus élevé, blé, 1893, 2¾c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·6c.

1894	Blé	1·4	1·2	0·9	1·0	1·4	1·1	1·3
	Maïs	1·2	1·1	0·9	0·9	1·3	1·0	1·3

Prix le plus élevé, blé, 1894, 3c.; le plus bas, ⅞c.; prix moyen pour la saison, 1·2c.

1895	Blé	1·2	1·2	1·1	1·6	2·1	3·0	3·0
	Maïs	1·1	1·1	1·0	1·4	1·9	2·9	2·7

Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c.; le plus bas, 1c.; prix moyen pour la saison, 1·9c.

10—2*****

Prix du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo, N.-Y.)

Le relevé suivant montre les prix ordinaires du transport du blé par les lacs de Duluth à Buffalo, notés pour chaque semaine de la navigation en 1894 :

1895.	Blé, boisseaux.	1895.	Blé, boisseaux.
	c.		c.
1er au 16 avril	Pas de cote.	Semaine terminée le 12 août	2½
Semaine terminée le 27 avril	2¼	do 19 do	2¾
do 4 mai	2¼	do 26 do	2⅞
do 11 do	3	do 3 sept.	3½
do 18 do	2½	do 10 do	3½
do 25 do	3	do 16 do	4
do 1er juin	3	do 23 do	4
do 8 do	2½	do 30 do	4
do 15 do	3¼	do 7 oct.	4
do 22 do	2¼	do 14 do	5 à 6
do 29 do	2	do 21 do	6 à 5¼
do 6 juillet	2	do 28 do	5¼ à 6
do 13 do	2¼	do 4 nov.	6
do 20 do	2¼	do 11 do	6
do 27 do	2¼	do 18 do	à 5¾
do 3 août	2½	do 25 do à la ferm.	6

En 1885, les prix de transport du blé, de Duluth à Buffalo, ont été de 1½ à 5c. ; en 1886, de 3¼ à 8c. ; en 1887, de 5 à 8c. ; en 1888, de 2 à 5c. ; en 1889, de 2 à 5c. ; en 1890, de 2 à 5c.; en 1891, 1½ à 9½c, ; en 1892, 2¼ à 4c. ; en 1893, 1¼ à 3½c. ; en 1894, 1¼ à 3c.; et en 1895, 2 à 6c. le boisseau.

Le premier départ de Duluth par le lac en 1895 a eu lieu le 27 avril, et la première arrivée le 30 avril.

Les premières arrivées ou premiers départs de Duluth par le lac en 1894, 20 avril; en 1893, 8 mai; en 1892, 21 avril; en 1891, 30 avril; en 1890, 23 avril; en 1889, 20 avril; en 1888, 12 mai; en 1887, 8 mai, et en 1886, 4 mai.

En 1887, on a transporté le blé à Kingston, Ont., durant la saison de navigation, à raison de 6¼ à 7¾ c. le boisseau; en 1888, de 4 à 5c. ; en 1889, de————; en 1890, 5¾, 5½, 4½, 4¼ et 4c. ; en 1891, en mai, 3¾, 3½, 3, 2½c. ; en juin, 3c., et le 25 juillet, 2½c. ; en 1892, 5c. en avril, 5, 5¼c. en mai, 4c. en juin, ½c. en juillet, 3c. en août, 6c. en octobre, 6¼c.; en 1893, de 5½ à 4½c. en avril, 4½ à 4¾c. en mai, 4 à 3½c. en juin, 2¾ à 3c. en juillet, 3½ à 3¾c. en septembre ; pas de côte passé cette date ; et en 1894, de 3¼ à 3½c. en mai; 3½c. en juin; 2½c. en juillet ; 2½ à 3½ en août ; 4c. en septembre, et 4½c en octobre. Au 25 août et au 3 novembre, pour Ogdensburg, blé à 3¼c. et 4½c. respectivement. En 1895, on a transporté le blé à Kingston à raison de 3¾ à 8½c., selon la période de la saison.

PRIX DE TRANSPORT DU BLÉ PAR LES LACS DE TOLEDO À BUFFALO.

Le tableau suivant indique les prix ordinaires du transport du blé par les lacs, de Toledo à Buffalo, durant la saison de 1894, aux dates spécifiées (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date, 1895.	Blé, boiss.	Date, 1895.	Blé, boiss.
	C.		C.
Ouverture jusqu'au 17 mai	1¼	Du 12 au 22 octobre	2¼
Du 18 mai au 29 juil	1	Du 23 au 27 do	2
Du 30 juillet au 7 août	1¼	Du 28 au 30 do	2¼
Du 8 août au 18 septembre	1½	Du 31 octobre au 3 novembre	2⅛
Du 91 septembre au 11 octobre	2	Du 4 novembre à la fermeture	2¼

La variation en 1886 a été de 1¾ à 3c. ; en 1887, de 2½ à 3c. ; en 1888, 1½ à 2⅛c. ; en 1888, de 1¾ à 2c. ; en 1890, de 1½ à 2c. ; en 1891, de 1 à 3c. ; en 1892, de 1½ à 2⅙c. ; en 1893, de 1 à 2c. ; et en 1894, de 1 à 2c. par boisseau.

En 1887, l'expédition du blé et du maïs s'est faite de Toledo à Ogdensburg à raison de 6 à 7c. ; en 1888, 4½ à 6c. pour le blé et 5c. pour le maïs ; et en 1889, 5 à 5⅞ pour le blé, par boisseau. Le 8 octobre 1887, on a expédié du maïs de Toledo à Kingston à 3½c. le boisseau, et le 12 novembre, à 4½c. En 1888, pour le maïs de Toledo à Kingston, 4½ à 3c., et le blé, 3½ à 3c. En 1889, le blé de Toledo à Kingston, 3c., et en 1891, le seigle, de Toledo à Kingston, 3c. le boisseau. De Toledo à Montréal, le 2 juin 1887, pour le blé, par propulseurs, à 6½c. ; le 14 juin, maïs au même prix ; mais le 26 septembre, le tarif pour le maïs n'a été que de 5c. le boisseau. En 1888, maïs, de Toledo à Montréal, de 6 à 5¾ c., et le blé à 5½c. le boisseau. De 1889 à 1895, on n'a pas de rapport au sujet des consignations pour Montréal ou autres endroits en Canada.

PRIX DU TRANSPORT ENTRE BUFFALO ET NEW-YORK.

Le tableau suivant indique les changements dans les taux ordinaires de transport du fret de Buffalo à New-York, aux dates mentionnées en 1895 (tels que cités par le secrétaire de la Bourse des Marchands, Buffalo) :

Date.	Blé, boisseaux.	Maïs, boisseaux.	Date.	Blé, boisseaux.	Maïs, boiss.
1895.	c.	c.	1895.	c.	c.
3 mai	.....	.....	7 août	2	1¾
6 do	2⅛	2	24 do	1⅞	1⅝
9 do	2	1⅞	3 sept.	2¼	2
13 do	2	1¾	9 do	2⅛	1⅞
15 do	1⅞	1¾	11 do	2	1¾
20 do	1⅞	1⅝	18 do	2¼	2
16 juill	2	1¾	20 do	2½	2¼
23 do	2⅛	1⅞	23 do	2⅜	2⅛
25 do	2¼	2	25 do	2½	2¼
1er août	2⅛	1⅞	Du 8 nov. à la fermeture.	3	2¾

Le tarif de transport pour l'avoine a varié de 1 à 2⅛c. le boisseau.

On a expédié de Buffalo et Tonnawanda à New-York du bois de pin aux taux suivants pour 1,00 pieds : à l'ouverture –1.75 ; changement du 8 juin au 12, $1.60 et $1.95 ; et du 3 octobre à la fermeture, $2. Pour Albany, 50c. par 1,000 pieds de moins que les chiffres précédents.

MOYENNE DES PRIX DE TRANSPORT PAR VOIE DES CANAUX.

DE BUFFALO À NEW-YORK.

L'état qui suit donne le prix moyen du transport de blé et du maïs entre Buffalo et New-York, durant chaque mois des dix années dernières, le prix le plus élevé du transport du blé, le prix le plus bas, et le prix moyen chaque année :—

	Grain.	Mai. — Cents.	Juin. — Cents.	Juill. — Cents.	Août. — Cents.	Sept. — Cents.	Oct. — Cents.	Nov. — Cents.
1886	Blé	5·7	3·8	4·0	5·4	6·0	5·5	4·8
	Maïs	5·1	3·4	3·6	4·8	5·5	5·0	4·5

Prix le plus élevé, 1886, 6·5c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 5c.

1887	Blé	5·1	4·5	3·8	4·0	4·5	4·8	5·8
	Maïs	4·6	4·1	3·4	3·6	4·1	4·4	5·3

Prix le plus élevé, blé, 1887, 7c. ; le plus bas, 3·5c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.

1888	Blé	3·4	2·5	2·5	4·1	3·9	3·7	3·5
	Maïs	3·1	2·3	2·3	3·8	3·6	3·4	3·2

Prix le plus élevé, blé, 1888, 4·5c. ; le plus bas, 2c. ; prix moyen pour la saison, 3·4c.

1889	Blé	4·0	3·8	4·0	4·4	5·0	5·0	5·0
	Maïs	3·6	3·4	3·6	3·9	4·5	4·5	4·4

Prix le plus élevé, blé, 1889, 5c. ; le plus bas, 3·7c. ; prix moyen pour la saison, 4·8c.

1890	Blé	3·9	3·8	3·6	3·8	3·9	4·0	3·5
	Maïs	3·5	3·4	3·2	3·4	3·5	3·6	3·1

Prix le plus élevé, blé, 1890, 4·2c. ; le plus bas, 3c. ; prix moyen pour la saison, 3·8c.

1891	Blé	2·8	2·9	2·8	3·8	4·2	4·6	4·0
	Maïs	2·5	2·6	2·5	3·5	3·8	4·2	3·6

Prix le plus élevé, blé, 1891, 4¾c. ; le plus bas, 2·5c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.

1892	Blé	2·7	2·2	2·4	3·0	3·8	4·7	4·6
	Maïs	2·4	2·0	2·2	2·6	3·4	4·4	4·3

Prix le plus élevé, blé, 1892, 6c. ; le plus bas, 2⅛c. ; prix moyen pour la saison, 3·5c.

1893	Blé	4·8	4·8	4·6	4·6	4·0	4·7	4·8
	Maïs	4·4	4·4	4·3	4·2	3·6	4·3	4·5

Prix le plus élevé, blé, 1893, ·5c. ; le plus bas, 3·6c. ; prix moyen pour la saison, 4·6c.

1894	Blé	3·1	2·9	3·3	3·4	3·6	2·9	3·0
	Maïs	2·8	2·6	3·0	3·1	3·3	2·6	2·7

Prix le plus élevé, blé, 1894, 4c. ; le plus bas, 2·6c. ; prix moyen pour la saison, 3·2c.

1895	Blé	1·9	1·7	2·0	2·0	2·1	2·5	2·7
	Maïs	1·7	1·5	1·7	1·7	2·0	2·2	2·5

Prix le plus élevé, blé, 1895, 3c. ; le plus bas, 1·9c ; prix moyen pour la saison, 2·2c.

NOTE.—Passage du canal exempt de péages depuis 1882.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DU TRANSPORT, PÉAGES, PRIX DE L'USAGE DES ÉLÉVATEURS ET DE L'EMMAGASINAGE, COMPARÉS.

L'état qui suit indique la quantité de grain et de graine de lin arrivée à Buffalo, le prix moyen du transport du blé par canaux, les péages sur le blé jusqu'à New-York, et les prix de l'usage des élévateurs et de l'emmagasinage à Buffalo durant un certain nombre d'années :—

Année.	Grain reçu.	Prix moyen du transport du blé par canaux.	Péages sur le blé.	Elévateurs y compris l'emmagasinage.
	Boisseaux.	c.	c.	c.
1870	32,208,039	11·2	3·1	1¼
1871	61,319,313	12·6	3·1	1¼
1872	58,703,666	13·0	3·1	1¼
1873	65,498,955	11·4	3·1	1¼
1874	55,660,198	10·0	3·1	1¼
1875	52,833,451	7·9	2·0	1
1876	44,207,121	6·6	2·0	1
1877	61,822,292	7·4	1·0	1
1878	78,828,443	6·0	1·0	1
1879	75,089,768	6·8	1·0	1
1880	105,133,009	6·5	1·0	1
1881	56,389,827	4·7	1·0	⅞
1882	51,501,503	5·4	1·0	⅞
1883	65,722,080	4·9	Aucun.	⅞
1884*	58,011,800	4·2	do	⅞
1885*	52,671,090	3·8	do	⅞
1886*	75,570,850	5·0	do	⅞
1887*	87,073,570	4·6	do	⅞
1888*	73,977,390	3 4	do	⅞
1889*	92,290,550	4·8	do	⅞
1890*	91,994,680	3·8	do	⅞
1891*	135,315,510	3·5	do	⅞
1892*	138,872,560	3·5	do	⅞
1893*	140,796,410	4·6	do	⅞
1894*	105,435,577	3·2	do	⅞
1895*	121,225,497	2·2	do	⅞

NOTE.—Avant 1870 les péages étaient de 6·21 centins le boisseau, et les frais pour l'usage de l'élévateur 2 centins le boisseau.

* Y compris graine de lin.

MOYENNE DES PRIX DU TRANSPORT PAR BOISSEAU.

Pour le transport du blé et du maïs de Chicago à New-York pendant un certain nombre d'années.

(*Extrait du rapport de la Chambre de Commerce de Chicago.*)

	Mais.			Blé.		
	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.	Par lac et canal.	Par lac et voie ferrée	Par voie ferrée seulement.
1858	·127	.....	·3619	·1550	.....	·3861
1859	·1570	.....	·3248	·1663	.....	·3480
1860	*a* ·0833	.....	·3248	*a* ·095	.....	·3480
1861	*a* ·1062	.....	·3881	*a* ·1210	.....	·4158
1862	*a* ·0957	.....	·4480	*a* ·1062	.....	·4800
1863	*a* ·063	.....	·4592	*a* ·072	.....	·4920
1864	*a* ·09	.....	·5600	*a* ·0952	.....	·60
1865	*a* ·0864	.....	·4188	*a* ·0894	.....	·4488
1866	*a* ·1075	.....	·4312	*a* ·1377	.....	·4620
1867	*a* ·0511	.....	·4176	*a* ·08	.....	·4475
1868	*a* ·0604	.....	·3532	*a* ·0802	.....	·3784
1869	*a* ·0584	·2355	·3320	*a* ·0651	·2520	·3557
1870	*a* ·16	·2220	·28	*a* ·0677	·2250	·30
1871	*a* ·0754	·2372	·2968	*a* ·0687	·2542	·3180
1872	*a* ·1072	·2660	·3266	*a* ·1110	·2950	·3499
1873	*a* ·0816	·2298	·2893	*a* ·0917	·2461	·3102
1874	*a* ·0382	·1388	·2450	*a* ·0400	·1709	·2625
1875	*a* ·034	·1303	·2240	*a* ·0378	·1389	·2400
1876	*b* ·0875	·1079	·1574	*b* ·0982	·1136	·1686
1877	*b* ·0959	·1406	·1890	*b* ·1109	·1546	·2050
1878	*b* ·0883	·1053	·1652	*b* ·0996	·1209	·1770
1879	*b* ·1049	·1220	·1456	*b* ·1187	·1313	·1774
1880	*b* ·1341	·1443	·1748	*b* ·1313	·1580	·1980
1881	*b* ·0777	·0942	·1340	*b* ·0867	·1049	·1440
1882	*b* ·0672	·1028	·1350	*b* ·0723	·1091	·1447
1883	*b* ·0803	·11	·1512	*b* ·0901	·1163	·1620
1884	*b* ·0655	·085	·1232	*b* ·07	·10	·1320
1885	*b* ·063	·0801	·1232	*b* ·0654	·0902	·1320
1886	*b* ·0845	·1120	·14	*b* ·0910	·12	·1500
1887	*b* ·0850	·1120	·1470	*b* ·0950	·12	·1575
1888	*b* ·0671	·1026	·1354	*b* ·0705	·1114	·1450
1889	*b* ·0632	·0819	·126	*b* ·0692	·0897	·1500
1890	*b* ·0593	·0732	·1136	*b* ·0676	·0852	·1430
1891	*b* ·0632	·0753	·1400	*b* ·0695	·0857	·1500
1892	*b* ·0595	·0721	·1296	*b* ·0645	·0759	·1380
1893	*b* ·0718	·0797	·1365	*b* ·0766	·0848	·1463
1894	*b* ·0493	·0650	·1232	*b* ·0511	·0700	·1320
1895	*b* ·0450	·0640	·1029	*b* ·0486	·0696	·1189

a A Buffalo seulement. *b* Y compris taux et péages.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TARIF DE TRANSPORT POUR LES PORTS ÉTRANGERS.

MOYENNE annuelle des prix pour le transport du grain, de la farine et des provisions (par 100 livres), de Chicago à des ports européens, par voie ferrée seulement jusqu'à l'océan, et de là par steamers.

Expédiés à	Articles.	1895.	1894.	1893.	1892.
		$	$	$	$
Liverpool	Grain	·3200	·3250	·3410	·3287
do	Farine en sac	·3400	·3316	·3515	·3625
do	Provisions	·4181	·4406	·4547	·4575
Glasgow	Grain	·3419	·3463	·3585	·3550
do	Farine en sac	·3625	·3503	·3625	·3906
do	Provisions	·4969	·4659	·4828	·4969
Londres	Grain	·3329	·3288	·3760	·3462
do	Farine en sac	·3513	·3493	·3794	·3681
do	Provisions	·4603	·4575	·4828	·4688
Anvers	do	·4828	·4688	·4828	·5025
Hambourg	do	·5000	·5000	·5250	·5000
Amsterdam	do	·5000	·5000	·5000	·5500
Rotterdam	do	·4800	·5000	·5000	·5500
Copenhague	do	·5531	·5531	·5531	·6094
Stockholm	do	·6656	·6656	·6656	·7219
Stettin	do	·5531	·5531	·5531	·6094
Bordeaux	do	·6413	·6250	·6000	·6200

FRET PAR VOIE DES LACS SUR LA HOUILLE DE BUFFALO À CHICAGO ET AUTRES PORTS

Le tableau suivant fait connaître les taux ordinaires pour le transport de la houille par tonne nette, de Buffalo aux ports nommés, durant la saison de 1895, pour la semaine terminée aux dates mentionnées.

1895. Semaine terminée le	Chicago.	Milwaukee.	Duluth et ports du lac Supérieur.	Baie Verte.	Gladstone.	Shebogan.	Toledo.	Détroit.	Racine.	Saginaw.	Bay-City.	Washburn.	Ashlan
	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.	c.
27 avril	40 à 30	30	25 à 15	.....	20	.....	25	20	.....	.....	.....	.....	.....
4 mars	30	30	15	.....	15	.....	25	25	.....	.....	.....	.....	.....
11 do	30	30	15	.....	15	.....	25	25	.....	.....	20	.....	.....
18 do	30	30	15	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25 do	30 à 35	30	15	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er juin	40	35	15	35	15	.....	.....	.....	40	35	25	.....	.....
8 do	40	35	20	35	20	.....	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....
15 do	40 à 50	35 à 45	20	45	20	.....	25	.....	.....	35	30	.....	.....
22 do	50	45	.....	45	.....	50	30 à 25	.....	50	35	25	.....	.....
29 do	50	45	20	45	.....	.....	25	.....	50	40	25	.....	.....
6 juillet	50	45	20	45	20	50	25	.....	50	35	30	.....	.....
13 do	50	45	25	45	25	.....	25	25	.....	.....	.....	.....	.....
20 do	50	45	25	45	25	.....	25	.....	.....	35	25	.....	25
27 do	50	45	25	45	25	.....	25	.....	50	40	30	.....	25
3 août	50	45	25	.....	.....	45	25	25	50	35	35	25	25
10 do	50	45	25	.....	25	.....	25	25	50	35	25	.....	.....
17 do	50	45	25	.....	25	.....	25	25	50	.....	.....	25	.....
24 do	50	45	30	45	30	.....	25	.....	.....	40	25	.....	.....
31 do	50	45	30	45	30	.....	25	25	50	35	25	.....	.....
7 sept.	65	60	30	.....	30	.....	25	.....	.....	35	.....	.....	30
14 do	70	65	30	60	30	.....	25	.....	75	35	25	.....	.....
21 do	75	65	30	65	30	.....	25	.....	75	.....	25	.....	30
28 do	75	65	30	65	30	.....	25 à 30	.....	.....	45	30	.....	30
5 oct.	75 à 90	65 à 80	30	65	30	.....	25	25	.....	45	30	.....	.....
12 do	90	80	30	80	30	.....	50	.....	100	.....	35	.....	.....
19 do	90	80	30	.....	30	.....	50	40	100	50	40	.....	.....
26 do	90	80 à 85	30	.....	30	.....	50	35	100	60	.....	.....	.....
2 nov.	90	85	30	85	30	90	50	.....	100	.....	60	.....	30
9 do	90	85	30	.....	30	.....	50	.....	100	65	60	.....	30
16 nov.	90	85	30	.....	30	.....	50	.....	100	60	50	30	30
23 do	90	85	30	.....	30	.....	50	.....	.....	60	50	.....	30
30 do	90 à 75 95 à 90	80 à 85	30	.....	30	85	50	.....	.....	70	50	.....	.....
7 déc. à la clôt.	90	85	30	.....	30	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NOTE.—Toute la houille transportée sur les lacs est chargée et déchargée sans aucun frais au navire.

VALEUR totale des articles de commerce reçus de l'Amérique Britannique du Nord pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis, pour être transbordés dans des ports des Etats-Unis, en destination de l'Amérique Britannique du Nord, et expédiés ainsi, durant chaque année de 1873 à 1895 inclusivement.

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN.	PAYS DE PROVENANCE. Amérique Britannique du Nord.					PAYS DE DESTINATION. Amérique Britannique du Nord.				
	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.	N.-Ecosse, Nouveau-Brunswick, et l'Ile du Prince-Edouard.	Québec, Ontario, Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Terreneuve et le Labrador.	Total.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1873	495,289	12,894,164	5,240	.....	13,394,693	5,282,290	21,320,174	181,720	.....	26,784,184
1874	449,655	13,616,344	97,691	.....	14,163,690	7,150,036	19,843,169	317,534	.....	27,310,739
1875	443,570	17,342 933	256,074	.....	18,042,577	8,999,596	20,283,639	517,060	.....	29,800,295
1876	261,443	22,134,275	195,047	1,137	22,591,902	9,102,600	14,658,358	658,836	94	24,419,888
1877	160,658	12,092,619	218,418	.....	12,471,695	2,879,422	15,551,238	544,018	2,475	18,977,153
1878	163,978	11,627,114	412,966	.....	12,204,058	951,268	11,436,470	524,013	934	12,912,685
1879	194,129	11,606,832	280,079	55	12,081,095	889,539	11,520,877	476.824	2,347	12,889,587
1880	215,131	16,782,315	137,271	.....	17,134,717	1,643,716	14,866,663	531,436	288	17,042,103
1881	171,383	16,758,108	72,555	.....	17,002,046	1,778,836	20,857,827	719,268	333	23,356,264
1882	164,990	28,265,083	113,018	87	28,543,178	2,732,665	34,005,845	855,784	1,190	37,595,484
1883	561,791	29,204,031	36,973	25	29,802,820	2,455,557	35,878,389	971,307	7,335	39,312,568
1884	656,233	12,574,953	188,041	.....	13,419,227	1,740,900	19,717,466	1,475,833	5,186	22,939,385
1885	933,806	12,280,483	308,691	633	13,523,613	1,635,442	16,448,942	1,615,293	781	19,700,458
1886	1,165,973	9,303,864	359,104	32,079	10,861,020	2,040,298	16,369,429	1,825,178	6,174	20,241,079
1887	1,684,730	9,606,175	213,816	.....	11,504,721	1,621,748	19,930,296	635,841	70	22,187,955
1888	1,525,048	6,417,701	372,934	27,134	8,542,817	1,781,028	13,459,169	370,322	1,137	13,611,656
1889	2,596,233	8,355,178	294,859	89,853	11,336,123	2,484,787	18,993,957	665,527	2,704	22,146,975
1890	3,070,657	12,449,772	306,897	174,584	16,001,910	5,277,210	21,140,198	913,106	4,690	27,335,204
1891	3,859,079	15,310,945	422,806	187,640	19,780,470	5,605,614	21,695,992	547,144	34,273	27,883,023
1892	4,393,062	19,005,704	201,373	328,116	23,928,255	2,679,783	24,189,181	428,188	6,962	26,704,114
1893	1,009,597	16,404,425	89,565	381,986	17,885,573	2,052,357	20,232,400	409,055	26,289	22,720,111
1894	1,070,676	15,649,881	348,069	273,467	17,342,093	1,831,417	17,880,688	463,471	6,640	20,182,216
1895	1,199,782	17,774,108	411,557	236,415	19,621,862	1,834,745	19,320,714	558,991	7,844	21,722,294

Valeur totale des articles de commerce reçus des principaux pays étrangers et autres pour passer en transit immédiat sur le territoire des Etats-Unis ou pour être transbordés immédiatement dans des ports des Etats-Unis en destination d'autres pays étrangers, et ainsi expédiés, pour chaque année de 1868 à 1895, inclusivement.

Année expirée le 30 juin.	Pays de provenance.						Pays de destination.						Valeur totale des articles reçus et expédiés.
	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	Grande-Bretagne et Irlande.	Allemagne.	Possessions de l'Amérique Britannique du N.	Mexique.	Cuba.	Autres pays.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
1868 ...	10,664,576	132,074	4,864,209	14,967	4,263,621	1,576,157	2,025,023	3,212,123	14,375,419	481,643	116,521	1,304,875	21,516,604
1869....	10,891,698	150,382	5,852,678	60,715	2,373,474	1,767,037	2,693,525	1,547,602	15,033,821	448,300	72,875	1,299,861	21,095,984
1870....	10,210,455	302,806	7,215,973	103,977	3,309,227	2,049,422	2,946,053	2,116,249	16,689,037	321,331	135,915	983,275	23,191,860
1871....	13,473,915	322,110	7,954,060	344,179	1,367,573	1,913,200	4,031,319	1,033,307	18,406,475	346,872	345,224	1,211,840	25,375,037
1872....	17,633,231	227,232	9,276,169	174,104	2,227,422	1,847,162	2,743,494	2,263,819	24,042,790	358,151	179,570	1,797,496	31,385,320
1873....	19,144,815	250,704	13,394,693	286,607	5,737,904	1,284,462	5,144,175	5,622,325	26,784,184	235,113	319,771	1,993,617	40,099,185
1874....	18,832,900	211,907	14,163,690	151,920	4,563,869	926,390	5,391,201	3,866,642	27,310,739	665,214	520,493	1,096,387	38,850,676
1875 ...	18,657,276	325,648	18,042,577	115,527	1,759,308	1,785,947	7,229,912	1,495,285	29,860,295	1,155,004	248,358	757,429	40,686,283
1876....	14,304,197	290,489	22,591,902	226,315	2,962,963	1,686,789	11,791,200	2,958,558	24,419,888	1,129,440	600,061	1,163,508	42,062,655
1877....	13,732,085	337,897	12,471,695	158,852	1,095,451	1,460,793	7,758,501	1,108,298	18,977,153	329,577	306,311	776,933	29,256,773
1878....	10,084,510	378,768	12,204,058	146,822	3,041,957	1,481,033	9,577,050	2,905,230	12,912,685	316,664	319,611	1,305,908	27,337,148
1879....	8,795,340	521,917	12,081,095	222,320	1,954,042	1,521,153	8,175,951	2,252,572	12,889,587	330,968	174,757	1,272,032	25,095,867
1880....	10,311,139	620,704	17,134,747	239,655	3,606,099	1,942,405	10,856,579	3,658,477	17,042,103	300,148	224,848	1,775,594	33,857,749
1881....	14,898,052	721,344	17,002,046	217,444	2,642,550	2,222,122	9,122,079	2,729,246	23,356,264	671,008	177,340	1,648,121	37,704,048
1882....	18,911,637	755,560	28,543,178	380,100	5,662,926	3,812,058	11,592,806	5,336,361	37,595,484	800,025	319,257	2,421,526	58,065,459
1883....	20,242,222	1,149,195	29,802,820	281,309	3,126,069	4,276,712	11,089,865	2,758,994	39,312,568	2,282,473	352,552	3,081,875	58,878,327
1884....	14,038,694	948,901	13,419,227	408,124	3,655,568	4,345,878	5,288,389	2,960,488	22,939,385	2,748,434	221,061	2,656,635	36,814,392
1885....	11,064,186	1,140,548	13,523,613	308,293	4,853,354	3,545,544	7,235,519	3,771,524	19,700,458	1,262,515	119,376	2,346,146	34,435,538
1886....	13,142,644	1,462,414	10,861,020	216,078	6,797,879	4,558,229	8,510,097	3,803,566	20,241,079	1,279,399	452,700	2,751,423	37,038,264
1887....	17,977,200	1,670,952	11,504,721	111,635	6,780,853	4,720,760	10,052,219	4,353,992	22,187,955	2,002,476	608,121	3,561,358	42,766,121
1888....	13,707,240	1,817,511	8,342,817	120,497	4,820,846	4,534,298	6,853,195	2,551,043	15,611,656	3,766,180	563,539	3,997,596	33,343,209
1889....	19,080,647	2,582,456	11,336,123	296,654	9,054,736	5,052,610	9,233,659	4,581,064	22,146,975	4,781,110	892,158	5,768,287	47,403,253
1890....	20,664,427	2,735,546	16,002,384	639,050	9,759,256	5,898,763	10,656,465	5,097,434	27,335,678	4,944,149	1,215,399	6,450,301	55,699,426
1891....	20,879,851	2,819,238	19,780,470	565,338	6,977,901	6,475,119	11,968,808	3,640,940	27,883,023	5,052,318	966,851	7,985,977	57,497,917
1892....	21,334,783	2,930,571	23,928,255	1,383,455	11,054,445	8,936,228	20,141,862	6,995,419	26,704,114	4,953,911	1,472,980	9,299,451	69,567,737
1893. ..	20,387,339	3,466,885	17,885,573	1,652,200	10,131,171	14,426,669	18,511,287	7,986,637	22,720,111	4,607,549	2,034,761	12,089,492	67,949,837
1894....	19,641,622	3,717,740	17,342,093	1,858,367	9,916,742	19,031,011	18,394,865	11,154,933	20,182,216	4,543,455	2,586,919	16,645,187	71,507,575
1895....	18,531,083	4,122,899	19,621,862	2,515,091	10,420,277	10,465,981	20,562,325	6,684,735	21,722,294	4,512,293	1,951,985	10,243,561	65,677,193

COMMERCE DE TRANSPORT ÉTRANGER.

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemins de fer et autres moyens de voiturage, dans des navires américains et dans des navires étrangers, durant chacun des exercices de 1857 à 1895, inclusivement, avec la proportion transportée dans des navires américains (le numéraire et l'or en lingots sont compris de 1857 à 1879, inclusivement), vu qu'on ne peut donner séparément le mode de transport des espèces et des articles de commerce.

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Importations et exportations totales.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1857	.....	259,116,170	101,773,971	.....	251,214,857	111,745,825	.....	510,331,027	213,519,796	723,850,823	70·5
1858	.....	203,700,016	78,913,134	.....	243,491,288	81,153,133	.....	447,191,304	160,066,267	607,257,571	73·7
1859	.....	216,123,428	122,644,702	.....	249,617,953	107,171,509	.....	465,741,381	229,816,211	695,557,592	66·9
1860	.....	228,164,855	134,001,399	.....	279,082,902	121,039,394	.....	507,247,757	255,040,793	762,288,550	66·5
1861	.....	201,544,055	134,106,098	.....	179,972,733	69,372,180	.....	381,516,788	203,478,278	584,995,066	65·2
1862	.....	92,274,100	113,497,629	.....	125,421,318	104,517,667	.....	217,695,418	218,015,296	435,710,714	50·0
1863	.....	109,744,580	143,175,340	.....	132,127,891	199,880,691	.....	241,872,471	343,056,031	584,928,502	41·4
1864	.....	81,212,077	248,350,818	.....	102,849,409	237,442,730	.....	184,061,486	485,793,548	669,855,034	27·5
1865	.....	74,385,116	174,170,336	.....	93,017,756	262,839,588	.....	167,402,872	437,010,124	604,412,996	27·7
1866	.....	112,040,395	333,471,763	.....	213,671,466	351,754,928	.....	325,711,861	685,226,691	1,010,938,552	32·2
1867	.....	117,209,536	300,622,035	.....	180,625,368	280,708,368	.....	297,834,904	581,330,403	879,165,307	33·9
1868	.....	122,965,225	248,659,583	.....	175,106,348	301,886,491	.....	297,981,573	550,546,074	848,527,647	35·1
1869	.....	136,802,024	300,512,231	.....	153,154,748	285,979,781	.....	289,956,772	586,492,012	876,448,784	33·1
1870	.....	153,237,077	309,140,510	.....	199,732,324	329,786,978	.....	352,969,401	638,927,488	991,896,889	35·6
1871	15,187,354	163,285,710	363,020,644	7,798,156	190,378,462	392,801,932	22,985,510	353,664,172	755,822,576	1,132,472,258	31·2
1872	17,635,681	177,286,302	445,416,783	10,015,089	168,044,799	393,929,579	27,650,770	345,341,101	839,346,362	1,212,328,233	28·5
1873	17,070,548	174,739,834	471,806,765	10,799,430	171,566,758	494,915,886	27,869,978	346,306,592	966,723,651	1,340,899,221	25·8
1874	14,513,335	176,027,778	405,320,135	8,509,205	174,424,216	533,885,971	23,022,540	350,451,994	939,206,106	1,312,680,640	26·7
1875	13,083,859	157,872,726	382,949,568	7,304,356	156,385,066	501,838,949	20,388,235	314,257,792	884,788,517	1,119,434,544	25·8
1876	12,148,667	143,389,704	321,139,500	6,324,487	167,686,467	492,215,487	18,473,154	311,076,171	813,354,987	1,142,904,312	27·2
1877	10,697,640	151,834,067	329,565,833	6,767,170	164,826,214	530,354,703	17,464,810	316,660,281	859,920,536	1,194,045,627	26·5
1878	12,965,999	146,499,282	307,407,565	7,511,365	166,551,624	569,583,564	20,477,364	313,050,906	876,991,129	1,210,519,399	25·9
1879	11,983,823	143,590,353	310,499,599	7,439,862	128,425,339	600,769,633	19,423,685	272,015,692	911,269,232	1,202,708,609	22·6
1880	15,142,465	149,317,368	503,494,913	5,838,928	109,029,209	720,770,521	20,981,393	258,346,577	1,224,265,434	1,503,593,404	17·18
1881	17,193,213	133,631,146	491,840,269	8,259,308	116,955,324	777,162,714	25,452,521	250,586,470	1,269,002,983	1,545,041,974	16·22
1882	22,854,946	130,266,826	571,517,802	12,118,371	96,962,919	641,460,967	34,973,317	227,229,745	1,212,978,769	1,475,181,831	15·40
1883	23,003,048	136,002,290	564,175,576	25,089,844	104,418,210	694,331,348	48,092,892	240,420,500	1,258,506,024	1,547,020,316	15·54
1884	20,140,294	135,046,207	512,511,192	26,573,774	98,652,828	615,287,007	46,714,068	233,699,035	1,127,798,199	1,408,211,302	16·60
1885	21,149,476	112,864,052	443,513,801	24,183,299	82,001,691	636,004,765	45,332,775	194,865,743	1,079,518,566	1,319,717,084	14·76
1886	24,555,683	118,942,817	491,937,636	19,144,667	78,406,680	581,973,477	43,700,350	197,349,503	1,073,911,113	1,314,960,966	15·01
1887	27,562,059	121,365,493	543,392,216	21,389,666	72,991,253	621,802,292	48,951,725	194,356,746	1,165,194,508	1,408,502,979	13·80

VALEUR des importations et des exportations des Etats-Unis, transportées respectivement en chemin de fer et autres moyens de voiturage, etc.—*Fin.*

Exercice expiré le 30 juin.	Importations.			Exportations.			Total des importations et exportations.				Proportion transportée dans des navires américains.
	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	En ch. de fer et autres moy. de voit.	Par des navires américains.	Par des navires étrangers.	Total.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
1888	32,209,459	123,525,298	568,222,357	22,147,368	67,332,175	606,474,964	54,356,827	190,857,473	1,174,697,321	1,419,911,621	13·44
1889	38,227,861	120,782,910	586,120,881	28,436,517	83,022,198	630,942,660	66,664,378	203,805,108	1,217,063,541	1,487,533,027	13·70
1890	40,621,361	124,948,948	623,740,100	32,949,902	77,502,138	747,376,644	73,576,263	202,451,086	1,371,116,744	1,647,139,093	12·29
1891	40,932,755	127,471,678	676,511,763	31,923,439	78,968,047	773,589,324	72,856,194	206,439,725	1,450,101,087	1,729,397,006	11·94
1892	39,726,595	139,139,891	648,535,976	33,220,629	81,033,844	916,023,675	72,947,224	220,173,735	1,564,559,651	1,857,680,610	11·85
1893	44,121,094	127,095,434	695,184,394	43,862,947	70,670,073	733,132,174	87,984,041	197,765,507	1,428,316,568	1,714,066,116	12·2
1894	29,623,095	121,561,193	503,810,334	49,221,427	73,707,023	769,212,122	78,844,522	195,268,216	1,273,022,456	1,547,135,194	13·3
1895	33,201,988	108,229,615	590,538,362	49,902,754	62,277,581	695,357,830	83,104,742	170,507,196	1,285,896,192	1,589,508,130	11·7

NOTES.—1. Les quantités transportées en wagons et autres voitures par terre n'étaient pas mentionnées séparément avant le 1er juillet 1870. 2. De 1862 à 1879, inclusivement, les exportations comprennent l'or et les espèces.

ÉTAT indiquant la valeur totale des marchandises étrangères transportées en transit et transbordées entre les Etats-Unis et les possessions britanniques de l'Amérique, chaque année, de 1871 à 1895.

Exercice terminé le 30 juin.	Marchandises pour transit et transbordement reçues des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.			Expédiées en transit ou transbordées à destination des possessions britanniques de l'Amérique du Nord.		
	Par terre.	Par eau.	Total.	Par terre.	Par eau.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1871	6,035,585	1,918,475	7,954,060	15,624,591	2,781,884	18,406,475
1872	8,237,859	1,038,310	9,276,169	19,357,342	4,685,448	24,042,790
1873	11,700,787	1,693,906	13,394,693	20,178,666	6,605,518	26,784,184
1874	12,695,590	1,468,100	14,163,690	20,572 299	6,938,430	27,510,739
1875	16,890,022	1,152,555	18,042,577	23,794,129	6,006,166	29,800,295
1876	21,301,262	1,290,640	22,591,902	19,369,958	5,049,930	24,419,888
1877	10,835,642	1,636,053	12,471,695	17,066,855	1,910,298	18,977,153
1878	10,314,534	1,889,524	12,204,058	11,914,321	998,364	12,912,685
1879	10,098,998	1,982,097	12,081,095	12,030,635	858,952	12,889,587
1880	15,265,177	1,869,570	17,134,747	16,388,673	653,430	17,042,003
1881	15,200,967	1,801,079	17,002,046	22,828,270	527,994	23,356,264
1882	24,665,029	3,878,149	28,543,178	36,613,465	982,019	37,595,484
1883	26,382,370	3,420,450	29,802,820	38,389,318	923,250	39,312,568
1884	13,043,498	375,729	13,419,227	22,120,587	818,798	22,939,385
1885	12,755,686	767,927	13,523,613	19,105,476	594,982	19,700,458
1886	9,593,344	1,267,676	10,861,020	19,428,867	812,212	20,241,079
1887	9,377,041	2,127,680	11,504,721	20,178,365	2,009,590	22,187,955
1888	6,309,024	2,033,793	8,342,817	13,347,876	2,063,780	15,611,656
1889	8,303,171	3,032,952	11,336,123	19,299,966	2,849,263	22,149,229
1890	13,524,298	2,477,612	16,001,910	24,788,152	2,547,052	27,335,201
1891	18,065,925	1,714,545	19,780,470	25,185,706	2,697,317	27,883,023
1892	21,346,413	2,581,842	23,928,255	23,989,746	2,714,368	26,704,114
1893	13,807,662	4,077,911	17,885,573	20,151,432	2,568,679	22,720,111
1894	13,501,664	3,840,429	17,342,093	17,974,332	2,207,884	20,182,216
1895	14,068,922	5,552,940	19,621,862	18,752,226	2,970,068	21,722,294

NOTE.—Ce mouvement ne fait pas partie du commerce d'importation et d'exportation.

B.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres céréales.*
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663
1890	3,489	353,738	616,702	90,754	48,438	21,657	33,123
1891	3,126	756,101	142,141	71,903	16,362	68,771	33,951
1892	4,879	620,768	150,269	51,596	72,444	4,236	33,807
1893	2,367	1,093,927	252,283	49,651	24,714	6,518	20,656
1894	2,909	903,361	275,377	89,700	100,874	5,288	22,620
1895	2,240	280,550	94,403	77,868	87,839	205	59,400

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

sur les canaux de l'Etat de New-York, pendant une période de vingt-sept années.

Total.	Marchandises lourdes.					
	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	93,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	210,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358
1,167,901	5,800	26,804	93,181	830,154	202,072	1,157,291
1,092,355	1,960	36,770	81,232	881,502	215,686	1,217,150
937,999	524	40,073	93,216	832,397	136,612	1,102,822
1,450,116	536	25,204	52,094	741,934	102,275	922,043
1,400,129	267	22,614	70,353	609,368	37,641	740,243
602,505	4,263	59,402	71,334	766,723	144,076	1,045,798

D.—Tableau indiquant le tonnage de certains articles transportés sur le canal

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	65,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463

*Exercice. †Pommes, farine, toutes sortes, pois, pommes de terre.

Welland, pendant une période de vingt-cinq années qui ont fini le 31 décembre 1895.

Total.	Marchandises lourdes.						
	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur l. canaux du St-Laur.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438.564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	.....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,349
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	.....	243,690
591,409	.....	3,072	159	977	203,608	.....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309

10 – 3*****

E.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt-sept dernières années.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.		
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....	.....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05	.....
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59	.....
1872	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50	.....
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10	.....
1874	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18	.....
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38	.....
1876	231	377,317	356,064	6,334	24,488	12,205	4,691	783,331	.....	0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52	.....
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08	.....
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07	.....
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06	.....
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75	.....
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96	.....
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06	.....
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18	.....
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36	.....
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11	.....
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64	.....
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87	.....
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88	.....
1890	195	329,531	498,641	58,563	45,202	16,903	4,362	953,397	21·23	.....
1891	1,071	733,967	137,679	43,779	14,803	66,278	2,594	1,000,171	27·18	.....
1892	2,485	611,177	141,506	37,570	70,363	3,997	3,472	870,570	10·69	.....
1893	424	1,086,834	240,767	38,986	21,981	6,156	243	1,395,391	77·43	.....
1894	327	887,908	265,947	69,707	99,898	5,191	2,123	1,331,101	69·26	.....
1895	98	271,975	83,611	71,185	85,507	205	15	508,596	.....	35·21

* Pommes, farines de toutes sortes, pois et pommes de terre.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswégo pendant la même période.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles *	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	....	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61
1890	545	10,378	10,408	26,639	8	4,635	2,356	54,969	...	79·47
1891	292	4,298	1,652	27,418	.....	2,130	3,620	39,410	.....	85·28
1892	273	4,806	5,657	5,283	.....	199	2,340	18,558	.....	93·07
1893	119	2,036	3,968	8,476	.....	237	2,784	17,620	.....	93·43
1894	8	10,293	10,514	17,160	.....	.....	2,609	40,584	.....	84·84
1895	66	3,073	7,352	1,900	1,816	.....	258	14,465	.....	94·23

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

10—3½*****

F.—Tableau indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland, pendant les vingt-quatre années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

CÉRÉALES.

Année.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.†	Total.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.
1869*	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	.....	4,891	.....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	.....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	.....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	.....	46,435	484,785

* Exercice.
† Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis, pendant les vingt-cinq années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.*	Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.	Tonn'x.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1377	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	.....	20,497	275,619	.....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	.....	26,115	253,444	.....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	.....	31,992	244,550	.....	576	2	183,895	.....	184,472
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	.....	344	.....	206,827	.....	207,171
1894	17,795	53,846	10,539	28,095	27,621	.....	60,462	198,358	.....	297	.....	188,521	.....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	.....	46,316	209,802	181	246	.....	149,490	.....	149,917

* Pommes, farines de toutes sortes, pois, pommes de terre.

H.—Tableau indiquant les quantités des céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les vingt-cinq années qui ont pris fin le 31 décembre 1895.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York-Central et Erié.	Quantité acquittée à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantité acquittée à Oswego par le canal.	Quantité acquittée par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,557,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1.644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,577	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208
1890	1,167,901	519,291	4,336,199	953,397	54,969	275,619
1891	1,092,355	367,177	3,565,381	1,000,171	39,410	253,444
1892	937,999	527,426	5,913,013	870,570	18,558	244,550
1893	1,452,563	805,250	5,107,426	1,395,391	17,620	311,389
1894	1,400,129	590,409	4,281,056	1,331,101	40,584	293,148
1895	602,505	486,421	3,798,574	508,596	14,465	209,802

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant les saisons de 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895.

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.
	173 / 68,250	285 / 73,057	99 / 67,637	364 / 97,794	921 / 306,738
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1884.					
Blé	38,859	11,618	5,461	75,474	131,412
Maïs	10,841	13,609	26,452	67,909	118,811
Orge	90	.....	.....	.....	90
Seigle	477	.....	.....	.....	477
Avoine	872	.....	7,963	1,911	10,746
Houille	497	28,275	301	10,154	39,227
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois	548	2,538	49	30	3,165
Diverses marchandises	2,073	3,804	11,793	428	18,103
Bois de service ....pds M.P.	3,393,351	1,680,976	8,987,558	18,126,215	32,188,100
Bois de charpente...pds cub.z	437,356	2,107,780	.....	159,647	2,704,783
Douves.....nombre.	.....	75,000	33,741	301,267	410,008
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.
	199 / 67,461	347 / 80,828	81 / 35,613	350 / 106,873	977 / 290,775
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1885.					
Blé	26,025	3,153	6,882	72,478	108,538
Maïs	16,046	2,462	20,589	78,439	117,536
Orge	.....	228	.....	.....	228
Avoine	.....	.....	217	665	882
Pois	11	.....	.....	.....	11
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....
Houille	1,005	20,318	.....	18,560	39,883
Diverses marchandises	1,941	3,689	1,111	1,086	7,827
Bardeaux, artic. en bois, etc.	223	9	53	58	343
Bois de service, scié.pds M.P.	7,725,105	8,681,081	9,381,654	20,935,270	46,723,110
Bois de charp,....pds cubes.	601,516	2,849,526	20,692	113,682	3,585,416
Douves.....nombre	104,000	44,000	83,500	.....	231,500
Bois de chauffage .....cordes	.....	783	.....	.....	783
	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.	No. / Tonnage.
	261 / 95,928	426 / 123,297	118 / 86,937	358 / 108,344	1163 / 414,506
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1886.					
Blé	38,984	30,834	2,937	70,019	142,774
Maïs	48,547	33,315	36,852	99,644	218,358
Orge	.....	.....	.....	572	572
Avoine	6	41	4,331	459	4,837
Pois	450	158	.....	.....	608
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....
Houille	4,007	45,018	.....	11,647	60,672
Diverses marchandises	2,936	6,728	23,687	281	33,622
Bardeaux, artic. en bois, etc.	329	.....	252	215	1,152
Bois de service scié..pds M.P.	6,915,390	15,719,631	8,953,478	18,405,961	49,994,460
Bois de charp.....pds cubes.	564,827	2,335,205	.....	35,500	2,935,532
Douves .....nombre	221,280	697,933	.....	.....	919,213
Bois de chauffage.....cordes.	.....	390	.....	.....	390

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vepeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge						9		575		584
Avoine				1,376		11,098		279		12,753
Pois				362						362
Seigle										
Houille		1,436		25,165				2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, artic. en bois, etc.		1,716		1,081		26				2,823
Bois de service, scié. pds M. P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois de charp pds cubes.		498,770		1,285,594						1,784,364
Douves nombre.				266,697						266,697
Bois de chauffage cordes.		299		466						765
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé		45,481		60,379		1,353		40,779		147,992
Maïs		38,620		14,251		71,988		71,175		196,024
Orge										
Avoine		672				24,967		1,311		26,950
Pois				54		57				111
Seigle						71		632		703
Houille		1,603		20,064				4,208		25,897
Diverses marchandises		2,165		3,291		22,719		3,722		31,875
Bardeaux, artic. en bois, etc.		66		84		141		6		297
Bois de service, scié. pds M. P.		5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637
Bois de charp pds cubes		687,728		1,555,307		19,000				2,262,035
Douves nombre		106,972		211,436				34,000		352,408
Bois de chauffage cordes.		179		201						380
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1889.										
Blé		38,127		28,054		1,679		46,767		114,627
Maïs		60,218		43,819		152,858		96,700		353,595
Orge										
Avoine		320				25,347		2,145		27,812
Pois										
Seigle		948		634		336				1,918
Houille		3,976		21,148		712		1,664		27,500
Diverses marchandises		6,339		5,749		25,082		3,030		40,200
Bardeaux, artic. en bois, etc.				1				51		52
Bois de service, scié. pds M. P.		5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617
Bois de charp pds cubes.		924,645		2,934,989						3,859,634
Douves nombre.		35,700		194,649						220,349
Bois de chauffage cordes.				46						46

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	342	110,056	443	117,400	202	204,542	142	50,622	1129	482,620
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1890.										
Blé	43,308		35,633		7,514		32,239		118,694	
Maïs	63,095		51,439		172,756		40,104		327,394	
Orge	.....		.....		3,304		3,215		6,519	
Avoine	479		73		27,030		.....		27,582	
Pois	.....		.....		14		.....		14	
Seigle	1,121		.....		.....		.....		1,121	
Houille	1,049		21,732		.....		615		23,396	
Diverses marchandises	3,146		5,683		32,194		2,510		43,533	
Bardeaux, art. en bois, etc	15		1,266		8		.....		1,289	
Bois de service, pds M.P	5,921,240		5,167,201		10,274,335		14,290,800		35,653,576	
Bois de charp. pds cub.	1,141,194		3,395,832		.....		.....		4,537,026	
Douves nombre	12,255		19,947		.....		.....		32,202	
Bois de chauffage cordes	15		566		.....		.....		581	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	256	107,575	173	68,061	241	241,317	130	50,063	800	467,016
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1891.										
Blé	62,859		56,953		36,425		33,853		190,090	
Maïs	20,510		9,550		137,852		17,039		184,951	
Orge	.....		.....		5,444		4,061		9,505	
Avoine	.....		.....		50.212		1,076		51,288	
Pois	390		.....		.....		.....		390	
Seigle	29,581		11,296		16,361		7,343		64,581	
Houille	158		20,388		.....		3,851		24,397	
Diverses marchandises	8,369		6,007		37,537		2,578		54,491	
Bardeaux, art. en bois, etc	.....		.....		.....		4		4	
Bois de service, scié, pds M.P.	4,268,874		4,648,824		8,067,351		18,745,628		35,730,677	
Bois de charp. pds cub.	449,406		566,109		.....		.....		1,015,515	
Douves nombre	1,000		.....		.....		.....		1,000	
Bois de chauffage corde	.....		.....		.....		.....		.....	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	239	100,324	186	73,140	245	248,837	134	52,087	804	474,388
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1892.										
Blé	74,578		54,764		60,364		36,898		226,604	
Maïs	17,477		7,369		146,080		21,631		192,548	
Orge	.....		.....		3,995		2,438		6,433	
Avoine	.....		.....		36,935		.....		36,935	
Pois	524		.....		.....		.....		524	
Seigle	5,066		.....		3,718		608		9,392	
Houille	775		13,350		.....		1,365		15,490	
Diverses marchandises	2,139		2,786		44,117		.....		49,042	
Bardeaux, art. en bois, etc	1		.....		45		9		55	
Bois de service scié, pds M.P.	6,278,253		7,504,256		10,494,692		26,832,564		51,109,765	
Bois de charp. pds cub.	754,213		1,421,260		2,601		1,310		2,179,384	
Douves nombre	46,800		32,838		.....		.....		79,638	
Bois de chauffage cordes	.....		.....		.....		.....		.....	

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	193	100,107	143	58,652	390	375,682	236	122,326	962	656,767
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1893.										
Blé	83,447		31,185		72,671		68,628		255,931	
Maïs	23,817		12,946		313,246		91,083		441,092	
Orge	1,527		183		16,189		562		18,461	
Avoine	223		....		27,903		3,038		31,164	
Pois	....		....		....		....		....	
Seigle	....		....		3,216		455		3,671	
Houille	638		13,580		....		5,849		20,067	
Diverses marchandises	6,179		286		44,976		1,647		53,088	
Bardeaux, art. en bois, etc	....		15		22		....		37	
Bois de service, scié, pds M.P.	13,750,267		2,748,941		17,359,573		41,863,852		75,722,633	
Bois de charp. pds cub.	836,048		1,437,893		5,133		....		2,279,074	
Douves nombre.	....		18,484		....		....		18,484	
Bois de chauffage cordes.	....		....		....		....		....	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	104,649	112	57,668	287	279,621	144	63,770	742	505,708
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1894.										
Blé	98,585		54,444		79,715		37,095		268,840	
Maïs	10,368		5,614		122,211		31,040		169,233	
Orge	258		....		28,095		....		28,353	
Avoine	175		107		27,621		....		27,903	
Pois	....		....		....		....		....	
Seigle	....		....		....		....		....	
Houille	1,483		1,892		61		11,109		14,545	
Diverses marchandises	16,949		664		83,198		1,977		102,788	
Bardeaux, art. en bois, etc	22		....		....		....		22	
Bois de service, scié, pds M.P.	8,423,295		279,330		11,719,664		31,891,456		52,313,745	
Bois de charp. pds cub.	771,328		1,578,981		....		....		2,350,309	
Douves nombre.	....		....		....		....		....	
Bois de chauffage	....		....		....		....		....	

I.—Tableau indiquant la quantité de fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	209	108,776	151	73,895	205	223,743	101	41,327	666	447,741
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1895.										
Blé		72,895		68,935		29,345		30,723		201,898
Maïs		16,854		3,724		126,943		17,369		164,890
Orge		798		162		7,729		.....		8,689
Avoine		1,531		246		16,442		.....		18,219
Pois		.....		.....		.....		.....		.....
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		2		3,984		.....		4,426		8,412
Diverses marchandises		37,356		2,361		67,705		1,324		108,746
Bardeaux, art. en bois, etc.		20		.....		863		1,079		1,962
Bois de serv., scié..pds M.P.		1,057,146		248,071		9,385,890		14,929,734		25,620,841
Bois de construction...pds c.		1,027,913		2,049,368		.....		35,000		3,112,281
Douves.....nomb.		.....		.....		.....		.....		.....
Bois de chauffage...cordes.		.....		.....		.....		.....		.....

TABLEAU indiquant la quantité du fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation en 1895.

ARTICLES.	NAVIRES CANADIENS.				NAVIRES AMÉRICAINS.				TOTAL.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	210	109,401	157	75,086	219	238,165	101	42,982	687	465,634
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1895.										
Classe n° 3.										
Ciment et chaux hydraulique.		1,860	.....		.....		.....			1,860
Poisson		4	.....		.....		.....			4
Fer, en gueuse		56	.....		.....		.....			56
" tout autre		2,522	.....			32	.....			2,554
Sel		940	.....		.....		.....			940
Acier		555	.....		.....		.....			555
Tous autres articles		778		491		1,813	.....			3,082
Classe n° 4.										
Faïence et poterie		16	.....			25	.....			41
Marbre	.....		.....			860	.....			860
Clous		1,226	.....		.....		.....			1,226
Peinture		82	.....			12	.....			94
Poix et goudron		98	.....		.....		.....			98
Sucre		1,460	.....			6,621	.....			8,081
Etain		436	.....		.....		.....			436
Tous autres produits		2,544		2		52,851	.....			55,397
Classe n° 5.										
Articles en bois		95		2		31	.....			128
Classe spéciale.										
Houille		1,104		461		116,118		2,769		150,452
Pierre, non ouvrée	.....		.....		.....			3,096		3,096
Cryolithe ou minerai chimiq.	.....			784	.....			356		1,140
Total		13,376		1,740		178,363		36,221		230,100

Les navires à vapeur canadiens ont transporté..... 13,776
do voiles do do 1,740
do vapeur américains do 178,363
do voiles do do 36,221

FRET PASSÉ PAR LE CANAL WELLAND.

RÉCAPITULATION.

Canal welland—Allant à l'ouest.

La quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains pendant la saison de navigation en 1895, est comme suit :—

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens	13,776	
Voiliers do	1,740	
Quantité totale, navires canadiens		15,516
Vapeurs américains	178,363	
Voiliers do	36,221	
Total, navires américains		214,584
Grand total de la quantité de fret qui a monté le canal Welland sur des navires canadiens et américains		230,100

Sommaire de la quantité de fret passé sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1895.

Sommaire.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens, montés	13,776	
do descente	151,820	
Total, vapeurs canadiens		165,596
Voiliers canadiens, montée	1,740	
do descente	122,741	
Total, voiliers canadiens		124,481
Quantité totale, navires canadiens		290,077
Vapeurs américains, montée	178,363	
do deescente	265,849	
Total, vapeurs américains		444,212
Voiliers américains, montée	36,221	
do descente	81,516	
Total, voiliers américains		117,737
Quantité totale, navires américains		561,949
Total, navires canadiens et américains		852,026
	Allant à l'est.	Allant à l'ouest.
Navires canadiens	274,561	15,516
Navires américains	347,365	214,584
Total	621,926	230,100

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895.

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	À la proue.	À la poupe.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.
1895.		Ton'x	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
4 août.	Rosedale	977	254	35 0	22 6	12 5	12 8	57,000					3,601				109			
12 do	Algonquin	1,172	245	40 0	20 7	14 1	14 3	67,000					3,617				109			
20 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 0	14 6	61,250					6,288				189			
21 do	Rosedale	977	254	35 0	22 6	12 6	12 6	57,000					3,377				102			
8 sept.	do	977	254	35 0	22 6	14 3	14 3	59,200					5,230				157			
11 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 3	14 2	61,250					5,953				179			
24 do	Algonquin	1,172	245	40 0	20 7	14 6	14 2	70,000					7,300				219			
26 do	Rosedale	977	254	35 0	22 6	14 4	14 4	60,000					5,537				167			
30 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 8	13 7	36,150		7,263	578		5,802				175			
10 oct.	Arabian	771	180	31 0	13 6	13 7	14 2	41,000					3,874				117			
12 do	Tecumseh	530	200	29 9	13 2	14 0	14 0	33,390					4,764				143			
16 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 3	14 3	61,091					7,379				222			
27 do	Arabian	771	180	31 0	13 6	13 3	14 6	41,000					4,873				147			
4 nov.	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 5	14 3	60,902					11,377				342			
14 do	Arabian	771	180	31 0	13 6	13 7	14 0	40,709					5,091				153			
21 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	14 2	13 9	58,760					8,790				264			
21 do	Winnipeg	681	179	34 6	14 5	14 0	14 0	49,934					5,409				163			
21 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	13 10	13 10	49,592					5,169				156			
24 do	Myles	929	179	33 6	15 0	13 10	14 2	39,500					5,239				158			
27 do	Tecumseh	530	200	29 9	13 0	13 3	13 7	29,871					2,450				74			
30 do	Algonquin	1,172	245	40 0	21 0	14 0	13 9	66,000					7,994				240			
30 do	Rosedale	977	254	35 0	22 6	14 4	14 4	58,000					10,615				319			
4 déc.	Arabian	771	180	31 0	13 6	13 7	14 4	40,950					4,629				139			
4 do	Bannockburn	1,035	245	40 0	18 4	13 10	13 10	57,628					6,785				204			
								1,257,177		7,263	578		141,143				4,247			

NAVIRES AMERICAINS — À VAPEUR.

24 avril	John Duncan	997	225	37	0	16	0	14	5	13	5		57,000					2,946				82	
24 do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	15	4	14	10		63,000					11,522				323	
26 do	Walter Vail	642	200	35	0	13	3	13	10	13	10	47,525					4,704				142		
29 do	George Spencer	1,0[illegible]3	235	37	2	18	8	14	10	15	0		62,705					12,911				362	
29 do	G. W. Morley	797	192	34	0	21	0	14	2	13	8		39,809					4,366				123	
29 do	A. G. Lindsay	1,111	198	37	6	21	8	13	10	13	7		50,000					4,655				131	
30 do	Iron Age	968	226	34	4	16	8	14	5	14	11		55,234					10,927				306	
1er mai	Elfinmere	796	190	34	0	21	0	15	7	15	1		50,000					12,036				338	
2 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	0	14	0		59,354			143		6,080				171	
4 do	Samoa	837	205	34	5	17	7	14	0	14	0	40,500					3,576				108		
4 do	Nicaragua	911	257	37	0	14	0	14	0	14	0	60,000					3,675				111		
6 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	7	15	1		17,000		1,006	543		6,913		182		194	182
7 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	13	8	14	8		55,830			237		7,254				204	
9 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	8	14	7		58,000					9,161				257	
11 do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	15	1	15	4		60,000					10,888				305	
13 do	Topeka	1,111	228	36	0	19	2	14	7	15	1		60,011					9,493				266	
15 do	John Rugee	950	216	35	1	18	7	14	7	15	0		56,536					9,372				263	
20 do	J. J. Hill	787	187	42	0	15	6	15	3	15	0		48,541					9,344				262	
20 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	6	14	6	10,000	17,654			1,000		3,535				99	
27 do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	15	0	14	9		57,000					7,198				202	
28 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	7	15	0		50,000			551		9,074				255	
3 juin	John Rugee	950	216	35	1	18	7	13	10	13	10				1,345					29			29
3 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	11	14	9		59,6[illegible]8					9,979				280	
10 do	A. G. Lindsay	1,111	198	37	6	21	8	13	6	13	11				1,369					38			38
11 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	6	14	9		50,000			489		10,152				285	
14 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	6	14	3				1,268	470				56			56
17 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	4	14	10		30,000			969		10,721				301	
18 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	8	14	10				1,146	879				320			320
18 do	John Rugee	950	216	31	1	18	7	14	0	14	0		50,000					2,170				61	
23 do	Kate Buttironi	693	174	31	0	20	0	14	0	14	0		30,000			225		2,384				67	
26 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	7	15	0		57,190			382		13,298				373	
29 do	A. G. Lindsay	1,111	198	37	6	21	8	14	1	14	1				1,437					140			140
30 do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	15	0	15	3		64,731			264		14,635				410	
1er juill.	W. L. Frost	1,203	250	37	0	15	0	13	6	13	11		34,497			589		3,036				86	
3 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	9	15	0		60,154			323		12,115				340	
5 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	13	6	14	10		47,000			465		6,344				187	
8 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	11	15	1		55,000			495		13,304				373	
11 do	Wm. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	0	14	2		17,200		619	467		2,651		76		75	76
14 do	W. A. Haskell	1,441	265	37	0	16	6	14	10	15	0		60,000			116		11,128				312	
14 do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	1	15	1		50,930		230	296		14,287				401	
15 do	A. G. Lindsay	1,111	198	27	6	21	8	15	2	15	6		60,000					12,111				340	
21 do	F. H. Prince	1.548	240	42	0	16	8	14	0	14	11		45,904		285	321		9,771				274	
23 do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	6	14	11		50,088			471		12,068				338	
24 do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	13	8	14	7		50,000			330		4,949				139	
28 do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	4	14	6		42,000			709		6,954				195	
29 do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	0	13	9		52,000					3.148				89	
31 do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	1	14	6		25,000			894		3,985				112	

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passés par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau dans le canal.		Destination.		Coût de l'allégement par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Seigle.	Avoine.	Fret en vrac.				De	A		
1895.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	pds	pcs			c.	H. M.
4 août	Rosedale	53,399				1,602					1,602	12	3	Duluth	Kingston	1½	1 45
12 do	Algonquin	63,383				1,902					1,902	13	9	do	do	1½	1 15
20 do	Bannockburn	54,962				1,649					1,649	13	6	do	do	1½	2 5
21 do	Rosedale	53,623				1,608					1,608	12	3	Supérieur	do	1½	1 0
8 sept	do	53,970				1,619					1,619	13	6	do	do	1½	2 0
11 do	Bannockburn	55,297				1,659					1,659	13	5	Duluth	do	1½	2 0
24 do	Algonquin	62,700				1,882					1,882	13	6	Supérieur	do	2½	2 10
26 do	Rosedale	54,463				1,634					1,634	13	6	do	do	2	2 30
30 do	Bannockburn	30,348		7,263	578	910		175	578		1,663	13	7	Ft-William	do	1½	1 50
10 oct	Arabian	37,126				1,114					1,114	13	2	Duluth	do	2½	1 20
12 do	Tecumseh	28,626				859					859	13	5	Ft-William	do	2½	1 50
16 do	Bannockburn	53,712				1,611					1,611	13	6	do	do	2½	2 10
27 do	Arabian	36,127				1,084					1,084	12	11	do	do	1½	1 30
4 nov	Bannockburn	49,525				1,486					1,486	12	11	do	do	2½	4 15
14 do	Arabian	35,618				1,069					1,069	12	10	do	do	2¾	2 0
21 do	Bannockburn	49,970				1,499					1,499	13	0	do	do	2¾	3 15
21 do	Winnipeg	44,525				1,336					1,336	12	10	do	do	2¾	2 15
21 do	Selkirk	44,423				1,332					1,332	13	0	do	do	2¾	1 30
24 do	Myles	34,261				1,028					1,028	12	11	do	do	2¾	4 25
27 do	Tecumseh	27,421				823					823	13	0	do	do	2¾	1 15
30 do	Algonquin	58,006				1,741					1,741	13	0	do	Prescott	3½	3 0
30 do	Rosedale	47,385				1,422					1,422	13	6	do	do	3½	2 15
4 déc	Arabian	36,321				1,090					1,090	12	11	do	do	2	1 35
4 do	Bannockburn	50,843				1,526					1,526	13	0	do	Kingston	3½	1 30
		1,116,034		7,263	578	33,485		175	578		34,238						

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR—*Suite.*

	vril.	John Duncan		54,054				1,514				1,514	13	7	Chicago	Kingston.	1½	1 30
	do	Pueblo.		51,478				1,442				1,442	13	9	do	Ogdensburg.	1½	3 35
26	do	Walter Vail	42,821				1,285					1,285	13	1	do	do	1½	1 25
29	do	George Spencer		49,794				1,395				1,395	13	5	do	do	1½	3 15
29	do	G. W. Morley		35,443				993				993	13	2	do	Kingston	1½	1 5
29	do	A. G. Lindsay		45,345				1,270				1,270	13	4	do	do	1½	1 5
30	do	Iron Age		44,307				1,241				1,241	13	4	do	Ogdensburg.	1½	3 45
1er	mai.	Elfinmere		37,964				1,063				1,063	13	5	do	Kingston	1½	3 30
2	do	F. H. Prince		53,274				1,492			143	1,635	13	6	do	do	1½	1 45
4	do	Samoa	36,924				1,108					1,108	13	6	do	do	1½	1 0
4	do	Nicaragua	56,325				1,690					1,690	13	5	do	do	1½	1 10
6	do	Gov. Smith		10,087		824		283		824	543	1,650	13	6	do	Odgensburg.	1½	4 25
7	do	H. R. James		48,576				1,361			237	1,598	13	5	do	do	1½	2 45
9	do	Omaha		48,839				1,368				1,368	13	7	do	Kingston.	1½	2 25
11	do	Denver		49,112				1,376				1,376	14	0	do	do	1½	3 15
13	do	Topeka		50,518				1,415				1,415	13	9	do	do	1½	3 0
15	do	John Rugee		47,164				1,321				1,321	13	7	do	Ogdensburg.	1½	2 35
20	do	J. J. Hill		39,197				1,098				1,098	13	9	do	Kingston.	1½	3 20
20	do	J. R. Langdon.	10,000	14,119			300	396			1,000	1,696	13	6	do	Ogdensburg.	1½	1 15
27	do	Denver		49,802				1,395				1,395	14	0	do	Kingston.	1½	2 20
28	do	H. R. James		40,926				1,146			551	1,697	13	11	do	Ogdensburg.	1½	2 45
3	juin	John Rugee				1,316				1,316		1,316	13	8	do	do	1½	30
3	do	Omaha.		49,709				1,392				1,392	13	6	do	do	1½	2 0
10	do	A. G. Lindsay.				1,331				1,331		1,331	13	6	do	do	1½	45
11	do	F. H. Prince		39,848				1,116			489	1,605	13	8	do	do	1½	3 15
14	do	A. McVittie				1,212				1,212	470	1,682	13	8	do	do	1½	1 5
17	do	H. R. James.		19,279				540			969	1,509	13	6	do	do	1½	4 15
18	do	Gov. Smith				826				826	879	1,705	13	8	do	do	1½	3 50
18	do	John Rugee		47,830				1,340				1,340	13	8	do	do	1½	50
23	do	Kate Buttironi.		27,616				774			225	999	13	7	do	Kingston.	1½	30
26	do	J. R. Langdon.		43,892				1,229			382	1,611	13	6	do	Ogdensburg.	1½	3 35
29	do	A. G. Lindsay				1,297				1,297		1,297	13	9	Duluth.	do	1½	1 35
30	do	F. H. Prince		50,096				1,403			264	1,667	13	7	Chicago	do	1½	3 45
1er	juill.	W. L. Frost.		31,4[illegible]				881			589	1,470	13	4	do	do	1½	1 20
3	do	A. McVittie.		48,039				1,346			323	1,669	13	8	do	do	1½	5 35
5	do	H. R. James		40,656				1,139			465	1,604	13	6	do	do	1½	2 0
8	do	Gov. Smith		41,696				1,168			495	1,663	13	7	do	do	1½	4 0
11	do	Wm. J. Averill		14,549		543		408		543	467	1,418	13	6	do	do	1½	2
14	do	W. A. Haskell		48,872				1,369			116	1,485	13	6	do	do	1½	3 5
14	do	J. R. Langdon		36,643		230		1,026		230	296	1,552	13	3	do	do	1½	4 30
15	do	A. G. Lindsay		47,889				1,341				1,341	13	8	do	do	1½	3 50
21	do	F. H. Prince		36,133		285		1,012		285	321	1,618	13	6	do	do	1½	3 30
23	do	A. McVittie		38,020				1,065			471	1,536	13	6	do	do	1½	3 35
24	do	H. R. James.		45,051				1,262			330	1,592	13	6	do	do	1½	2 0
28	do	Gov. Smith		35,046				982			709	1,691	13	6	do	do	1½	3 35
29	do	Omaha.		48,852				1,367				1,367	13	6	do	do	1½	45
31	do	W. J. Averill		21,015				589			894	1,483	13	11	do	do	1½	1 15

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1894—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS—A VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Nom des navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer Wellannd.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	À la proue.	À la poupe.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.
1895.		Ton'x	Pds	P. pcs	P. pcs	P. pcs	P. pcs	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
4 août	W. A. Haskell	1,441	265	37 0	16 6	14 3	14 8		43,388			527		7,602				203		
5 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	11 0	15 0		26,345			772		6,383				179		
8 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 3	15 3		52,177			509		11,610				326		
9 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	12 6	14 10		47,472			337		5,359				151		
12 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	13 6	14 6		45,451			451		4,198				118		
14 do	John Rugee	950	216	35 1	18 7	14 0	14 0		50,000					3,745				105		
15 do	John Duncan	997	225	37 8	16 7	13 9	14 5	54,000					4,539				137			
15 do	Omaha	940	215	34 6	18 9	13 11	13 8		52,000					3,390				95		
15 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	14 10	15 1	25,000	25,000			574	7,858	6,420			236	180		
19 do	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 6	14 7		35,013			746		9,213				258		
20 do	Denver	1,029	222	37 0	19 0	14 0	14 0		49,950					4,481				126		
21 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	13 10	14 8		51,361			440		9,682				272		
22 do	St. Lawrence	1,030	239	41 1	20 0	14 1	14 1	65,000					5,755				173			
23 do	Nicaragua	911	257	37 0	14 0	13 11	14 2	61,773					4,199				126			
30 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 7	14 4	16,000	17,200			884	7,303	4,232			220	119		
1er sept.	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 3	14 7	10,000	22,718			867	4,010	4,408			121	124		
2 do	John Rugee	950	216	35 1	18 7	14 10	14 11		56,801					10,390				291		
3 do	Gov. Smith	1,547	240	42 0	16 8	13 9	15 5		17,000		1,121	331		8,251		68		232		68
8 do	Pueblo	1,054	225	36 0	19 0	14 10	14 10		60,416					11,916				334		
10 do	J. R. Langdon	1,550	240	42 0	16 8	14 0	15 1		52,000			498		13,760				386		
14 do	F. H. Prince	1,548	240	42 0	16 8	14 0	15 1		53,000			294		12,265				334		
14 do	Omaha	940	215	34 6	18 9	14 5	14 7		58,000					13,254				372		
15 do	Monteagle	1,035	237	35 0	19 8	15 3	14 11		56,000					13,927				390		
17 do	Denver	1,029	222	37 0	19 0	14 11	15 1		58,000					12,898				362		
18 do	A. McVittie	1,553	240	42 0	16 8	14 7	14 3		47,590			532		12,712				356		
18 do	John Rugee	950	216	35 1	18 7	14 9	14 9		55,701					9,941				279		
19 do	H. R. James	1,553	240	42 0	16 8	14 5	15 2		55,654			371		13,674				383		

27	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	0	14	11		57,956			286		15,617				438		
30	do	W. A. Haskell	1,441	265	37	0	16	6	14	5	14	6		25,000			882		8,601				241		
1er	oct.	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	13	10	13	8			60,000					2,477				60	
3	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	2	14	4		30,243	9,000		784		11,377				319		
3	do	Monteagle	1,035	237	35	0	19	8	13	10	14	0			58,914					11,750				283	
3	do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	5	14	3		56,000					11,897				334		
6	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	4	15	3	8,817	30,899	14,086		535		17,609				494		
7	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	3	14	4		51,000			388		9,337				262		
9	do	John Rugee	950	216	35	1	18	7	14	8	14	10		53,375					12,217				343		
14	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	9	15	0		40,000			857		18,204				510		
16	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	1	14	6		40,000			615		16,588				465		
20	do	W. A. Haskell	1,441	265	37	0	16	6	14	3	14	6		26,093			945		11,356				318		
21	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	4	14	4		31,071			817		13,027				365		
21	do	Omaha	940	215	34	6	18	8	13	4	13	6		50,018					4,268				120		
23	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	13	9	15	0		47,200			602		13,485				378		
26	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	13	3	14	5		28,000			952		10,107				284		
27	do	Pueblo	1,054	225	36	0	19	0	13	7	13	5			58,000					6,775				163	
28	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	3	15	0		29,690		320	731		14,396				404		
31	do	John Rugee	950	216	35	1	18	7	13	11	14	6		52,000					11,272				316		
5	nov.	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	6	14	7		51,060			473		17,041				473		
5	do	Denver	1,029	222	37	0	19	0	14	9	14	9		56,000					15,126				425		
7	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	7	14	3		30,330		482	487		15,076				423		
10	do	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	14	3	14	5		47,111			581		15,210				426		
14	do	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	3	14	7		26,566			987		13,307				373		
15	do	A. McVittie	1,553	240	42	0	16	8	14	3	14	4		43,190		187	487		12,657				355		
18	do	H. R. James	1,553	240	42	0	16	8	14	4	14	7	25,000	30,661			276	5,199	10,768			156	302		
21	do	John Rugee	950	216	35	1	18	7	13	6	14	0				1,345					173				173
24	do	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	14	4	14	7		59,910			195		15,863				445		
27	do	Omaha	940	215	34	6	18	9	14	3	14	3		30,036		714			6,442		136		181		136
29	do	J. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	14	1	14	6	46,985				477	15,514				466			
29	do	Monteagle	1,035	237	35	0	19	8	14	7	14	8		55,001					14,183				398		
2	déc.	F. H. Prince	1,548	240	42	0	16	8	13	7	14	9		50,500			429		13,146				369		
6	do	W. A. Haskell	1,441	265	37	0	16	6	12	10	14	2		26,766			760		5,730				161		
													470,600	4,152,969	200,000	12,874	33,307	66,332	894,483	21,002	1,218	1,996	25,078	506	1,218

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—*Suite.*

NAVIRES AMÉRICAINS À VAPEUR—*Fin.*

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret en vrac.			De	À		
1895.		Boisseaux.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			c.	H. M.
4 août.	W. A. Haskell		35,786				1,003			527	1,530	13 7	Chicago	Ogdensburg.	1½	1 25
5 do	J. R. Langdon		19,962				559			772	1,331	12 5	do	do	1½	1 40
8 do	F. H. Prince		40,567				1,136			509	1,645	13 7	do	do	1½	3 20
9 do	A. McVittie		42,113				1,180			337	1,517	13 2	do	do	1½	1 30
12 do	H. R. James		41,253				1,156			451	1,607	13 7	do	do	1½	1 30
14 do	John Rugee		46,255				1,296				1,296	13 6	do	do	1½	1 15
15 do	John Duncan	49,461				1,484					1,484	13 6	Duluth	Kingston	1½	2 0
15 do	Omaha		48,610				1,361				1,361	13 6	Chicago	do	1½	1 0
15 do	Gov. Smith	17,142	18,580			515	521			574	1,610	13 6	do	Ogdensburg.	1½	3 10
19 do	W. J. Averill		25,800				724			746	1,470	13 6	do	do	1½	2 25
20 do	Denver		45,469				1,274				1,274	13 4	do	Kingston	1½	2 0
21 do	J. R. Langdon		41,679				1,168			440	1,608	13 3	do	Ogdensburg.	1½	3 15
22 do	St. Lawrence	59,245				1,778					1,778	13 4	Duluth	Oswego	1½	1 50
23 do	Nicaragua	57,574				1,728					1,728	13 6	do	Kingston	1½	1 30
30 do	A. McVittie	8,697	12,968			261	364			884	1,509	13 3	Chicago	Ogdensburg.	1½	3 10
1er sept.	H. R. James	5,990	18,310			180	513			867	1,560	13 6	do	do	1½	2 40
2 do	John Rugee		46,411				1,300				1,300	13 6	do	do	1½	1 25
3 do	Gov. Smith		8,749		1,053		245		1,053	331	1,629	13 0	do	do	1½	3 45
8 do	Pueblo		48,500				1,359				1,359	13 5	do	do	1½	2 45
10 do	J. R. Langdon		38,240				1,071			498	1,569	13 3	do	do	1½	4 15
14 do	F. H. Prince		40,735				1,141			294	1,435	13 5	do	do	1½	3 15
14 do	Omaha		44,746				1,252				1,252	12 11	do	Kingston	1½	4 0
15 do	Monteagle		42,073				1,179				1,179	13 3	do	do	1½	11 20
17 do	Denver		45,102				1,263				1,263	13 6	do	Ogdensburg.	1½	4 20
18 do	A. McVittie		34,878				977			532	1,509	13 3	do	do	1½	5 0
18 do	John Rugee		45,760				1,282				1,282	13 5	do	do	1½	3 5
19 do	H. R. James		41,980				1,176			371	1,547	13 5	do	do	1½	3 50

27	do	J. R. Langdon		42,339				1,186			286	1,472	12 10	do	do	1½	4 50
30	do	W. A. Haskell		16,399				460			882	1,342	13 5	do	do	1½	3 0
1er	oct.	Pueblo			57,523				1,381			1,381	13 5	Milwaukee	Oswego	2	1 15
3	do	F. H. Prince		18,866	9,000			529	216		784	1,529	13 1	Chicago	Ogdensburg	2½	3 30
3	do	Monteagle			47,164				1,132			1,132	13 11	do	Oswego	2½	3 50
3	do	Omaha		44,103				1,235				1,235	13 8	do	Ogdensburg	2½	4 0
6	do	A. McVittie	8,817	13,290	14,086		265	373	339		535	1,512	13 0	do	do	2½	8 0
7	do	H. R. James		41,663				1,167			388	1,555	13 1	do	do	2½	4 30
9	do	John Rugee		41,158				1,153				1,153	13 3	do	do	2	4 0
14	do	Gov. Smith		21,796				611			857	1,468	13 0	do	do	2½	6 5
16	do	J. R. Langdon		23,412				656			615	1,271	12 9	do	do	2½	3 55
20	do	W. A. Haskell		14,737				413			945	1,358	13 0	do	do	2½	3 55
21	do	W. J. Averill		18,044				506			817	1,323	13 0	do	do	2½	3 40
21	do	Omaha		45,750				1,282				1,282	12 11	do	Oswego	2½	2 05
23	do	F. H. Prince		33,715				945			602	1,547	13 0	do	Ogdensburg	2	5 15
26	do	A. McVittie		17,893				501			952	1,453	12 9	do	do	2	4 45
27	do	Pueblo			51,225				1,230			1,230	12 10	do	Oswego	2½	1 55
28	do	H. R. James		15,294		320		429		320	731	1,480	13 0	do	Ogdensburg	2	4 05
31	do	John Rugee		40,728				1,141				1,141	12 10	do	do	2	3 15
5	nov.	Gov. Smith		34,019				953			473	1,426	13 0	do	do	2½	5 50
5	do	Denver		40,874				1,145				1,145	12 8	do	do	2½	4 10
7	do	J. R. Langdon		15,254		482		428		482	487	1,397	13 0	do	do	2½	4 50
10	do	F. H. Prince		31,901				894			581	1,475	10 6	do	do	2½	5 0
14	do	W. J. Averill		13,259				372			987	1,359	13 0	do	do	2½	5 55
15	do	A. McVittie		30,533		187		855		187	487	1,529	13 0	do	do	2½	3 15
18	do	H. R. James	19,801	19,893			595	558			276	1,429	12 11	do	do	2½	5 15
21	do	John Rugee				1,172				1,172		1,172	13 0	do	do	2	2 0
24	do	Gov. Smith		44,047				1,234			195	1,429	12 10	do	do	2	5 25
27	do	Omaha		23,594		578		661		578		1,239	12 9	do	do	2	3 35
29	do	J. R. Langdon	31,471				945				477	1,422	12 8	do	do	2½	6 0
29	do	Monteagle		40,818				1,143				1,143	12 11	do	do	2½	5 20
2	déc.	F. H. Prince		37,354				1,046			429	1,475	12 10	do	do	2	3 30
6	do	W. A. Haskell		21,036				589			760	1,349	12 9	do	do	3½	1 45
			404,268	3258,486	178,998	11,656	12,134	91,283	4,298	11,656	33,307	152,678					

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant leurs tonnage, dimensions, tirant d'eau et cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VOILES.

Date de l'arrivée	Noms des navires.	Tonnage enregistré.	Dimensions.			Tirant d'eau à l'arrivée dans le port.		Cargaison première.					Allégement sur le chemin de fer de Welland.				Allégement en tonneaux.			
			Longueur.	Largeur.	Profondeur.	À la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret en vrac.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs,	Orge.	Avoine.
1895.		Ton'x	Pds	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	P. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
29 avril.	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	13 10	13 10	.....	64,300	.....	.....	.....	.....	5,358	.....	.....	.....	150	.....	.....
4 juin	do	1,041	258	38 0	18 0	13 11	14 0	60,141	.....	.....	.....	.....	3,812	.....	.....	.....	115	.....	.....	.....
24 do	do	1,041	258	38 0	18 0	14 1	14 0	61,871	.....	.....	.....	.....	4,555	.....	.....	.....	137	.....	.....	.....
11 juill.	do	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	61,500	.....	.....	.....	.....	4,487	.....	.....	.....	135	.....	.....	.....
4 août	do	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	62,000	.....	.....	.....	.....	4,761	.....	.....	.....	143	.....	.....	.....
20 do	Winnipeg	681	179	36 6	14 5	14 0	14 0	50,900	.....	.....	.....	.....	3,796	.....	.....	.....	114	.....	.....	.....
20 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	14 0	14 0	50,700	.....	.....	.....	.....	2,936	.....	.....	.....	89	.....	.....	.....
21 do	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	50,711	.....	6,734	178	.....	4,889	.....	.....	.....	147	.....	.....	.....
10 sept.	do	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	62,075	.....	.....	.....	.....	6,393	.....	.....	.....	192	.....	.....	.....
11 do	Winnipeg	681	179	34 6	14 5	14 3	14 3	52,000	.....	.....	.....	.....	3,775	.....	.....	.....	114	.....	.....	.....
11 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	14 4	14 4	52,000	.....	.....	.....	.....	4,439	.....	.....	.....	134	.....	.....	.....
27 do	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 2	61,940	.....	.....	.....	.....	5,374	.....	.....	.....	162	.....	.....	.....
30 do	Winnipeg	681	179	34 6	14 5	14 3	14 3	52,210	.....	.....	.....	.....	3,914	.....	.....	.....	118	.....	.....	.....
30 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	14 4	14 4	51,996	.....	.....	.....	.....	4,767	.....	.....	.....	143	.....	.....	.....
16 oct.	Winnipeg	681	179	34 6	14 5	15 8	14 1	49,865	.....	.....	.....	.....	2,120	.....	.....	.....	64	.....	.....	.....
16 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	14 0	14 0	50,123	.....	.....	.....	.....	2,781	.....	.....	.....	84	.....	.....	.....
17 do	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	62,164	.....	.....	.....	.....	7,484	.....	.....	.....	225	.....	.....	.....
4 nov.	Winnipeg	681	179	34 6	14 5	14 0	14 0	50,157	.....	.....	.....	.....	5,294	.....	.....	.....	159	.....	.....	.....
4 do	Selkirk	719	183	34 5	14 5	13 9	13 9	49,836	.....	.....	.....	.....	4,991	.....	.....	.....	150	.....	.....	.....
9 do	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	14 0	14 0	60,272	.....	.....	.....	.....	7,873	.....	.....	.....	237	.....	.....	.....
15 do	Augustus	802	177	39 6	15 0	14 0	14 0	56,421	.....	.....	.....	.....	8,307	.....	.....	.....	250	.....	.....	.....
15 do	Ceylon	908	205	36 6	15 2	14 1	14 2	58,000	.....	.....	.....	.....	7,409	.....	.....	.....	223	.....	.....	.....
4 déc.	Minnedosa	1,041	258	38 0	18 0	13 7	13 6	57,553	.....	.....	.....	.....	5,984	.....	.....	.....	180	.....	.....	.....
		.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,224,435	64,300	6,734	178	.....	110,141	5,358	.....	.....	3,315	150	.....	.....

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

26 avril.	Baltic	870	202	34	7	16	6	14	0	14	0	58,688	...	...	...	...	3,650	...	...	...	110	...	...	...
29 do	F. D. Ewen	838	202	37	3	15	4	13	11	13	11	51,500	...	...	...	...	2,545	...	...	...	77	...	...	...
29 do	B. L. Pennington	1,085	239	38	2	14	6	15	3	14	10	...	77,673	...	...	...	...	13,679	...	...	...	384	...	...
29 do	Iron City	616	183	36	1	14	3	14	0	14	0	...	41,515	...	...	...	...	3,700	...	...	...	104	...	...
4 mai.	Grampian	802	218	38	0	13	0	14	1	14	0	60,941	...	...	...	...	4,103	...	...	...	124	...	...	...
4 do	Dundee	992	211	35	0	16	0	14	2	14	3	60,983	...	...	...	...	4,748	...	...	...	143	...	...	...
4 do	Paisley	994	211	35	0	16	6	14	0	14	0	...	64,000	...	...	...	...	4,434	...	...	...	125	...	...
30 nov.	Baltic	870	202	37	4	16	6	14	4	14	2	...	65,000	...	...	...	...	11,245	...	...	...	315	...	...
		...	...	...		...		...		...		232,112	248,188	...	...	...	15,046	33,058	...	...	454	928	...	...
	Grand total	...	...	...		...		...		...		3,184,324	4,465,457	213,997	13,630	33,307	332662	932,899	21,002	1,218	10,012	26,156	506	1,218

J.—Liste des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer Welland à Port-Colborne, indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1895—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS—À VOILES—*Fin.*

Date de l'arrivée.	Noms des navires.	Cargaisons de grain et de fret en vrac passées par le canal.									Cargaisons totales passées par le canal.	Tirant d'eau au milieu.	Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Fret en vrac.			De	À		
1895.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Pds pcs.			c.	H. M.
29 avril.	Minnedosa	.....	58,942	.....	.....	.....	1,651	.....	.....	.....	1,651	13 2	Toledo.	Kingston...	1½	1 30
4 juin.	do	56,329	.....	.....	.....	1,690	.....	.....	.....	.....	1,690	13 5	P.-Arthur..	do ...	1½	1 20
24 do	do	57,316	.....	.....	.....	1,720	.....	.....	.....	.....	1,720	13 6	Ft-William.	do ...	1½	1 25
11 juill..	do	57,013	.....	.....	.....	1,710	.....	.....	.....	.....	1,710	13 6	Duluth.....	do ...	1½	1 45
4 août.	do	57,239	.....	.....	.....	1,717	.....	.....	.....	.....	1,717	13 4	Superior....	do ...	1½	2 0
20 do	Winnipeg.	47,104	.....	.....	.....	1,413	.....	.....	.....	.....	1,413	13 4	Duluth.	do ...	1½	1 20
20 do	Selkirk.	47,764	.....	.....	.....	1,432	.....	.....	.....	.....	1,432	13 6	do	do ...	1½	1 0
21 do	Minnedosa.	45,822	.....	6,734	178	1,375	.....	162	178	.....	1,715	13 6	Ft-William.	do ...	1½	1 40
10 sept.	do	55,682	.....	.....	.....	1,671	.....	.....	.....	.....	1,671	13 3	do .	do ..	1½	2 0
11 do	Winnipeg.	48,225	.....	.....	.....	1,446	.....	.....	.....	.....	1,446	13 3	Duluth.	do ...	1½	1 0
11 do	Selkirk.	47,561	.....	.....	.....	1,426	.....	.....	.....	.....	1,426	13 6	do	do ...	1½	1 20
27 do	Minnedosa.	56,566	.....	.....	.....	1,697	.....	.....	.....	.....	1,697	13 6	Ft-William.	do ...	2	1 50
30 do	Winnipeg.	48,296	.....	.....	.....	1,449	.....	.....	.....	.....	1,449	13 6	do .	do ...	1½	1 40
30 do	Selkirk.	47,229	.....	.....	.....	1,417	.....	.....	.....	.....	1,417	13 6	do .	do ...	1½	1 50
16 oct..	Winnipeg.	47,745	.....	.....	.....	1,432	.....	.....	.....	.....	1,432	13 6	do .	do ...	2½	2 10
16 do	Selkirk.	47,342	.....	.....	.....	1,420	.....	.....	.....	.....	1,420	13 5	do .	do ...	2½	1 20
17 do	Minnedosa.	54,680	.....	.....	.....	1,640	.....	.....	.....	.....	1,640	13 3	do .	do ...	2½	2 10
4 nov..	Winnipeg.	44,863	.....	.....	.....	1,346	.....	.....	.....	.....	1,346	13 0	do .	do ...	2½	1 55
4 do	Selkirk.	44,845	.....	.....	.....	1,346	.....	.....	.....	.....	1,346	13 0	do .	do ...	2½	2 0
9 do	Minnedosa.	52,399	.....	.....	.....	1,572	.....	.....	.....	.....	1,572	12 11	do .	do ...	2½	2 15
15 do	Augustus.	48,114	.....	.....	.....	1,444	.....	.....	.....	.....	1,444	12 11	do .	do ...	2¾	2 20
15 do	Ceylon.	50,591	.....	.....	.....	1,518	.....	.....	.....	.....	1,518	13 0	do .	do ...	2¾	2 5
4 déc..	Minnedosa.	51,569	.....	.....	.....	1,547	.....	.....	.....	.....	1,547	12 10	do .	do ...	3	1 50
		1,114,294	58,942	6,734	178	33,428	1,651	162	178	.....	35,419	.....	.....	.....	.....	.....

NAVIRES AMÉRICAINS—*Fin.*

26 avril.	Baltic	55,038	.....	.....	.....	1,652	.....	.....	.....	.....	1,652	13 6	Chicago ...	Ogdensburg.	1½	1 10
29 do	F. D. Ewen	48,955	.....	.....	.....	1,469	.....	.....	.....	.....	1,469	13 6	do	Kingston. ..	1½	1 15
29 do	B. L. Pennington.	.....	63,994	.....	.....	.....	1,792	.....	.....	.....	1,792	13 5	do ...	Ogdensburg.	1½	4 10
29 do	Iron City	.....	37,815	.....	.....	.....	1,059	.....	.....	.....	1,059	13 5	do	do .	1½	1 55
4 mai .	Grampian.	56,838	.....	.....	.....	1,706	.....	.....	.....	.....	1,706	13 6	do	do .	1½	2 25
4 do	Dundee.	56,235	.....	.....	.....	1,688	.....	.....	.....	.....	1,688	13 5	do	do .	1½	1 30
4 do	Paisley.	.....	59,566	.....	.....	.....	1,668	.....	.....	.....	1,668	13 6	do	do .	1½	1 25
30 nov.	Baltic.	.....	53,755	.....	.....	.....	1,506	.....	.....	.....	1,506	12 8	do ...	do .	2	3 20
		217,066	215,130	.....	.....	6,515	6,025	.....	.....	.....	12,540	.....	.....	.....	...	.....
	Grand total...	2,851,662	3532,558	192,995	12,412	85,562	98,959	4,635	12,412	33,307	234,875	.....	.....	.....	...	.....

K.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895.

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Fer, en gueuse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	371	.....	.....	195	79
do tout autre	5	.....	7	15	.....	418	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,766
Acier	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	394
Pierre, pour la taille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	.....	513	49	33	.....	.....	.....	.....	54	.....	50	28
Orge	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	258	959
Maïs	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350	139,798	52,539	53,689	278,564	60,661	70,235
Fleur de farine	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841	3,065	3,324	2,874	5,514	16,503	30,916
Farines, toutes sortes	1,188	.....	16	125	87	100	148	222	67	16	.....	4	65
Avoine	.....	872	.....	.....	.....	.....	320	479	.....	.....	9,761	175	1,654
Pois	726	433	11	608	362	.....	.....	.....	390	524	.....	.....	.....
Seigle	518	477	.....	.....	.....	.....	1,284	1,120	64,978	9,119	3,669	.....	.....
Graines, toutes sortes	2	.....	42	33	.....	12	3	2	2	75	.....	.....	.....
Tabac, brut	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
Blé	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815	75,515	159,785	194,281	209,212	212,557	158,643
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	.....	1	.....	17	.....	798	3	2	.....	.....	29	.....
Peaux vertes et sal., cornes et sab.	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	.....	.....
Chevaux	.....	.....	2	1	1	2	2	3	2	2	1	1	1
Saindoux et huile de saindoux	6	.....	.....	22	.....	54	.....	.....	100	.....	.....	.....	.....
Lard	212	318	30	936	418	265	1,220	221	201	.....	.....	717	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	4	68	29	39	32	117	.....	103	.....	.....	.....
Total, classe 3	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813	220,545	281,762	260,757	507,321	291,151	264,740
Classe 4.													
Cendre	3	36	97	44	113	85	107	70	40	17	23	19	34
Meubles	6	10	5	6	9	2	.....	1	2	1	.....	2	.....
Verrerie, toutes sortes	1	.....	.....	.....	.....	3	.....	1	1	.....	.....	.....	.....
Mélasse	43	.....	.....	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100
Clous	.....	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Huile	.....	78	7	6	14	.....	4	6	.....	.....	.....	.....	6

Peinture	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Poix et goudron	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	2	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, brute	269	317	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Térébenthine	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière, et autres spiritueux	35	.....	.....	8	.....	3	20	26	105	6	1	.....	101
Marchandises non énumérées	53	37	29	100	72	105	193	142	278	36	4	30	558
Total, classe 4	412	480	138	193	236	198	324	246	426	60	28	351	801
Classe 5.													
Barils, vides	.....	37	128	6	88	40	.....	.....	.....	1	.....	.....	1
Bois de service, scié	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118	3,579	3,908	1,678	667	683	1,117
Douves, pipes et barils	2,024	200	856	332	184	139	.....	.....	.....	8	.....	.....	.....
do Indes occident. et pipes	451	863	.....	287	131	1,623	270	.....	.....	200	.....	.....	.....
Bois de charpente, sur navires	290	.....	639	1,330	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do en radeaux	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302	.....	5,680	400	.....	.....	.....
Articles en bois	199	68	76	191	45	25	.....	1	.....	.....	.....	6	.....
Total, classe 5	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690	3,580	9,588	2,327	667	689	1,118
Classe spéciale.													
Houille	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	292,827	224,371	291,776	263,144	508,016	292,191	266,659

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894 et 1895.

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tou'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	78	200	44	66	3	187	84	252	469	...	...	1	24
Ciment et chaux hydraulique	508	219	117	498	1,740	1,177	823	62	2,380	1,570	3,169	2,281	1,859
Argile, chaux et sable	56	...	...	1	134	95	3	8	206	240	...	253	...
Poisson	...	...	...	1	95	1	80	26	7	426	465	512	...
Gypse	...	...	13	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Fer, chemin de fer	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513	20,003	2,855	1,171	6,576	20	...
do en gueuse	2,460	43	23	10	368	573	250	20	112	74	25	...	56
do tout autre	528	366	290	76	1,997	297	290	584	595	387	543	114	1,231
Sel	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216	7,440	4,391	2,034	995	843	932
Acier	3	142	...	1	423	3	3	1	...	269	426	248	528
Pierre, pour la taille	...	...	7	...	...	...	...	12	...	145	...	...	...
Fleur de farine	21	...	...	...	...	...	...	48	...	...	3	...	...
Foin	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	124
Farines	5	...	...	...	...	31	...	...	...	...	...	15	...
Avoine	264	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pommes de terre	...	...	...	...	4	...	...	...	...	...	...	...	...
Graines, de toutes sortes	...	...	...	...	...	24	215	100	...	...	...	33	25
Produits agricoles non énumérés, légumes	25	1	1	...	...	35	19	...	52	...	...	5	26
Peaux vertes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	26
Chevaux	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...
Saindoux et huile de saindoux	...	...	3	...	3	...	...	72	...	16	...	...	1
Lard	...	45	...	...	...	...	...	33	...	...	...	...	...
Laine	...	...	...	...	4	...	...	13	2	13	...	...	...
Tous autres articles non énumérés	...	...	...	6	4	77	...	1	2	...	...	10	...
Total, classe 3	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495	28,674	11,071	6,076	11,776	4,087	4,904
Classe 4.													
Cendre, potasse et perlasse	...	...	226	20	...	...	...	10	31	88	...	...	...
Faïencerie et poterie	137	47	10	40	164	336	112	11	251	8	98	107	12
Bois de teinture, etc.	2	...	...	1	4	...	...	...	...	...	...	...	...
Meubles	4	1	...	...	1	1	...	...	1	3	...	...	...

Verrerie, toutes sortes	156	160	32	39	53	77	71	23	30	152	365	175	394
Mauille	5	17	.....	7	5	1	.....	.....	.....	.....	.....	11	.....
Mélasse	3	.....	.....	23	1	7	56	.....	.....	32	43	42	20
Clous	1,085	160	205	389	147	578	736	453	560	276	472	500	1,149
Huile, en barils	122	80	10	82	28	22	9	11	64	2	44	8	31
Peinture	103	161	24	36	80	59	49	24	61	15	70	8	75
Poix et goudron	50	1	.....	5	1	.....	.....	13	22	15	26	152	67
Résine	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766	554	377	352	68	94	84
Pierre taillée	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....
Sucre	375	290	64	316	207	98	7	551	412	1,320	2,218	2,724	1,430
Etain	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480	40	23	27	34	327	396
Térébenthine	1	1	.....	1	1	1	1	2	.....	.....	.....	.....	.....
Blanc de plomb	.....	3	.....	3	4	2	4	19	3	6	35	2	7
Blanc de céruse	19	.....	9	.....	7	.....	33	34	50	71	31	1	113
Whisky, bière, etc	791	364	259	174	287	228	124	350	294	220	26	53	77
Marchandises non énumérées	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422	1,180	810	538	799	900	1,268
Total, classe 4	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873	3,277	2,989	3,394	4,769	5,352	5,651
Classe 5.													
Barils, vides	179	.....	.....	227	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	.....	3	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	497	3	2	227	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Classe spéciale.													
Houille	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370	31,951	14,060	9,470	16,545	9,439	10,555

M.—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation depuis 1883 jusqu'à 1895, inclusivement,

Articles.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.													
Briques	.....	.....	.....	41	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	.....	31	.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poisson	1	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	1	.....	5	5	.....
Fer, chemin de fer	142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	181
do tout autre	90	40	.....	45	.....	.....	520	1	10	1	102	.....	214
Sel	8	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	494	.....	.....	.....	.....
Acier	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Pierre, pour la taille	38	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Orge	735	.....	.....	.....	1,709	2	.....	6,519	8,113	6,433	16,751	28,095	7,904
Maïs	66.128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045	180,842	127,494	131,222	198,777	105,329	100,512
Fleur de farine	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017	9,204	6,802	11,018	6,588	17,795	10,169
Foin, pressé	.....	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines, de toutes sortes	8,579	8,170	.....	13,201	10,726	11,598	17,224	20,482	26,096	31,724	36,352	60,390	46,316
Tourteaux oléagineux	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	.....
Avoine	731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492	27,030	52,823	36,935	23,870	27,621	16,442
Pommes de terre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....	.....	.....	179	.....	.....	.....	.....	864	.....	.....
Graines, de toutes sortes	662	511	.....	236	44	48	151	135	256	50	16	.....	14
Blé	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229	31,527	32,097	26,950	28,187	53,846	27,881
Produits agricoles, légumes	3	.....	.....	2	2	.....	.....	14	42	.....	.....	.....	.....
Peaux vertes et salées, etc	60	73	.....	414	170	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
Chevaux	6	6	.....	1	2	.....	1	1	3	.....	2	4	.....
Saindoux et huile de saindoux, etc	5	7	.....	13	14	19	32	30	10	.....	1	.....	6
Viandes, autres que le lard	12	4	.....	1	18	14	3	15	2	29	.....	.....	30
Lard	163	.....	.....	106	108	19	21	88	73	1	52	56	87
Moutons	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Laine	95	.....	.....	1,125	86	18	452	.....	1,237	70	80	1,484	1,536
Total, classe 3	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188	275,893	255,553	244,433	311,647	294,654	211,300
Classe 4.													
Instruments aratoires	1	.....	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Poterie et faïenceric	1	.....	.....	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Meubles	25	16	.....	21	24	30	30	21	7	.....	6	.....	2

Verrerie, de toutes sortes		1		2					1				
Clous	51	26		4								57	
Huile, en barils	206	255		6	8				1				30
Peinture	6							3		44			
Cendre de soude													
Pierre, taillée	87	7		38			2						
Sucre													59
Blanc de plomb	5							1					
Whisky, bière et tous autres spiritueux	156	26		21	63	151	190	228	167	46	83		15
Marchandises, non énumérées	941	481	2	824	469	1,453	1,679	1,822	1,865	1,331	1,693	2,976	7,656
Total, classe 4	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902	2,075	2,041	1,422	1,782	3,033	7,762
Classe 5.													
Barils vides											9		
Bois de service, scié, sur navires	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074	38,030	45,504	54,173	68,985	62,905	41,974
Cercles	26												
Traverses de chemin de fer, sur navires													446
Bardeaux	9	76	111	463		6	51				13		
Douves, saloirs	25					82							
Bois de chapente, sur navires													500
Articles en bois, etc	30	11		2	26	141	333	8	4	54			
Total, classe 5	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458	38,038	45,508	54,227	69,007	62,905	42,920
Classe spéciale.													
Houille	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124	615	1,382	651	2,123	727	603
Pierre, propre à la taille							1,681	18					
Cryolithe								1,620	1,773				
Total, classe spéciale	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805	2,253	3,155	651	2,123	727	603
Grand total	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353	318,259	306,257	300,733	384,559	361,319	262,585

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1895.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par canaux du St-Laurent
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Shickluna"	480	223	257
Voilier canadien "Dunmore"	1,305	670	635
do "Selkirk"	1,474	783	691
do "Winnipeg"	1,472	791	681
Total	4,731	2,467	2,264

Nombre de cargaisons de blé	4	
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston	4,731	ton'x
do transbordée à Kingston	2,467	do
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	2,264	do

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de maïs, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1895.

Noms des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	448	....	448
do "Arabian"	1,157	616	541
do "Cuba"	252	....	252
do "Melborne"	392	.....	392
do do	252	.....	252
do "Niagara"	701	362	339
Total	3,202	978	2,224

Nombre de cargaisons de maïs	6	
Quantité passée par le canal Welland jusqu'à Kingston	3,202	ton'x
do transbordée à Kingston	978	do
do transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	2,224	do

RÉCAPITULATION du nombre de navires passés par le canal Welland avec cargaisons de grain à destination de Montréal, la quantité transbordée à Kingston, et la quantité transportée à Montréal, pour la saison de 1895.

——	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	4	
Maïs	6	
Total		10
	Tons.	Tons.
Quantité de blé passée par le canal Welland à destination de Montréal	4,731	
do maïs do do	3,202	
Total passé par le canal Welland		7,933
Quantité des susdites cargaisons transbordée à Kingston, savoir :—		
Blé	2,467	
Maïs	978	
Total transbordé		3,445
Quantité des susdites cargaisons transportée à Montréal sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	2,264	
Maïs	2,224	
Total de la quantité à Montréal		4,488
Total		7,933

10—5*****

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui à descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur les navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1895.

—	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	79	56,210	44	33,337	43	38,934	13	9,664	179	138,145
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Orge		798		162						960
Maïs		15,489		3,193		38,422		4,663		61,767
Avoine		1,476		178						1,654
Pois										
Seigle										
Blé		56,949		58,372		17,857		13,045		146,223
Totaux		74,712		61,905		56,279		17,708		210,604

79 cargaisons sur des vapeurs canadiens, quantité totale ..... 74,712 ton'x
44 do do voiliers do do ..... 61,905 do
43 do do vapeurs américains do ..... 56,279 do
13 do do voiliers do do ..... 17,708 do

Quantité totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1895.

Sommaire.		Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeurs canadiens —78 cargaisons de grain		74,712	
Voiliers do 44 do		61,905	
Total, navires canadiens			136,617
Vapeurs américains—43 cargaisons de grain		56,279	
Voiliers do 13 do		17,708	
Total, navires américains			73,987
Total, navires canadiens et américains			210,604
Distribué comme suit :—			
10 cargaisons arrivées à Kingston dans des nav. canadiens avec un chargemeut de		7,933	
Transbordé à Kingston		3,445	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston			4,488
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons comme suit :—			
113 cargaisons dans des navires canadiens	128,684		
56 do do américains	73,987		
Quantité moyenne déchargée		202,671	
Quantité transbordée à Montréal		200,213	
Total, quantité transbordée de Kingston à Montréal			203,658
Quantité restant à Kingston			2,458
Total			210,604

10—5½*****

Q.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston pour les saisons de navigation de 1894 et 1895.

	1894.		1895.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des nav. canadiens.	125	159,145	123	89,547
do do do américains.	84	106,236	56	48,598
Total	209	265,381	179	138,145
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal	.....	240,557	.....	203,658
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston	.....	9,554	.....	4,488
Quantité restant à Kingston	.....	10,806	.....	2,458
do transbordée pour Cardinal	.....	3,888	.....	.....
do transportée à l'élévateur d'Ogdensburg, N.-Y., et transbordée pour Montréal	.....	576	.....	.....
Total	.....	265,381	.....	210,604

4 navires ont transporté leurs cargaisons sans transbordement en 1895, contre aucun en 1894.
6 navires ont allégé leurs cargaisons en 1895, contre 19 en 1894.
169 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons en 1895, contre 188 en 1894.

R.—ÉTAT indiquant le nombre de navires, leur tonnage, le nombre de passagers et la quantité de tonneaux de fret descendus par les canaux des rapides du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1895.

Destination.	Numéro de section.	Nombre de navires.	Tonnage des navires.	Nombre de passagers.	Classe trois.	Classe quatre.	Classe cinq.	Péages.
								$ c.
Prescott à Montréal	4	49	24,053	5,066	100	263	.....	754 40
do Lachine	3	20	8,564	1,998	310	71	.....	244 20
do Valleyfield	2	21	11,197	926	966	192	.....	179 96
Dickinson's-Landing à Montréal	3	23	15,634	.....	.....	4	.....	88 83
Valleyfield do	2	53	32,448	1,379	8	35	.....	195 22
do à Lachine	1	184	19,102	1,856	1,184	393	37	152 78
Lachine à Montréal	1	292	62,118	18,128	514	275	.....	534 38
Total	....	642	173,116	29,353	3,082	1,233	37	2,149 77

S.—La quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1895, inclusivement, et le montant des péages perçus sur cette houille, sont comme suit :—

Année.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Montant des péages perçus. — Taux, 20 c. par tonneau.
	Montée.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ c.
1885	.....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	.....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	.....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	.....	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	.....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
1890	80	116,616	615	17,280	22,781	202,372	38,222 30
1891	.....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644	44,928 20
1892	.....	183,244	651	12,391	15,330	211,616	42,284 13
1893	.....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096	46,619 20
1894	.....	187,794	727	1,269	13,947	203,737	40,789 93
1895	4	148,887	603	1,565	7,807	158,866	31,773 05

Note.—Les péages sur la houille bitumineuse passée par le canal Welland pendant la saison de 1890 ont été réduits de 20 à 10 centins le tonneau, par A. C. du 11 mai 1890, pour la saison de 1890 seulement, le taux pour 1891, 1892 et 1893 étant de 20 centins le tonneau pour le passage soit à l'est ou à l'ouest.

T.—État indiquant la quantité de houille passée par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1895, inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Montant des péages perçus sur la quantité descendue à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ c.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90
1890	6,538	135,168	141,706	20,275 20
1891	7,951	141,701	149,652	21,255 15
1892	7,543	157,134	164,677	23,570 10
1893	2,285	147,139	149,424	22,070 85
1894	16,213	169,552	185,765	25,432 80
1895	.....	165,151	165,151	24,772 65

Note.—La houille monte en franchise les canaux du Saint-Laurent.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswego, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1893 à 1894, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	.....	10
Produits agricoles, non énumérés, légumes.	.....	.....	7
do do animaux.	.....	.....	2
Instruments aratoires	.....	.....	9
Orge	38	.....	52
Houille	.....	4,293	32,598
Maïs	55,552	53,707	9,552
Bestiaux.	.....	.....	1
Poisson	.....	.....	13
Fleur de farine	9,659	1,715	.....
Meubles	10	16	17
Verrerie, de toutes sortes	.....	1	10
Foin, pressé	.....	13	.....
Chevaux	.....	6	2
Peaux vertes, cornes et sabots	.....	73	.....
Fer, tout autre	.....	40	8
Cryolithe et miner. chim., et autre minerai, excep. le fer	.....	.....	10
Saindoux et huile de saindoux	.....	7	2
Farines, de toutes sortes	.....	8,170	5
Viandes, autres que le lard	.....	4	28
Marbre	.....	1	.....
Clous	1	26	.....
Avoine	872	9,874	.....
Huile, en barils	78	255	354
Pois	433	.....	.....
Lard	318	.....	.....
Seigle	477	.....	.....
Sel	.....	.....	364
Pierre, pour la taille	.....	15	2,059
" taillée	317	7	190
Graines, de toutes sortes	.....	511	111
Mouton	.....	1	.....
Spiritueux, bière, etc	.....	26	11
Térébenthine	1	.....	.....
Blé	84,822	40,975	2,549
Tous autres articles et marchandises non énumérés	37	480	104
Barils, vides	37	1	3
Bois de chauffage, sur navires	.....	.....	930
Bois de service, scié, sur navires	7,531	45,239	85
Douves et fonds, barils	.....	.....	22
" pipes	200	.....	487
" Indes occidentales	863	.....	406
Bardeaux	.....	76	7
Bois de construction, carré	7,365	.....	50,414
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	11	3
Total	168,715	165,543	100,425

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par A. C. du 28 mai 1884.

U.— État comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97	.....	.....
Pommes	513	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	.....	.....
" " animaux	2	.....	.....
Orge	.....	.....	228
Houille	.....	31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïence et poterie	1	.....	.....
Fleur de farine	2,874	.....	124
Meubles	5	11	.....
Chevaux	2	1	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
" tout autre	7	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	987
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	.....
Farines, de toutes sortes	16	.....	.....
Avoine	.....	.....	882
Huile, en barils	7	568	.....
Pois	11	.....	.....
Peinture	.....	68	.....
Lard	30	.....	.....
Sel	.....	407	.....
Pierre, pour la taille	.....	3,749	.....
" ouvrée	.....	8	.....
Graines, de toutes sortes	42	10	.....
Spiritueux, bière, etc.	.....	25	.....
Suif	2	4	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	540	.....
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	.....
Bardeaux	.....	.....	111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	.....
Articles en bois	76	.....	.....
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par un A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneauv.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	1	1
Briques	.....	.....	41
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	26
Houille	.....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Fleur de farine	2,934	.....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	2
Chevaux	1	.....	1
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	414
Fer, en gueuse	.....	617	43
" tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	.....	2	.....
Mélasse	28	7	.....
Clous	.....	.....	4
Avoine	.....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	.....	.....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	.....
Guenilles	.....	.....	13
Sel	.....	29	1
Pierre, pour la taille	.....	4,314	.....
" ouvrée	.....	103	38
Graines, toutes sortes	33	3	236
Sucre	.....	.....	3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac, brut	25	.....	.....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	.....	.....	1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils vides	6	2	.....
Flottes	.....	20	.....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc	.....	22	.....
Douves et fonds, barils	.....	57	.....
" " pipes	332	339	.....
" " Indes occidentales	287	444	.....
Bardeaux	.....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	.....
Articles en bois	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 avril 1886.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	.....	.....
Pommes	33	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	.....	2
Instruments aratoires	.....	.....	9
Orge	.....	.....	1,709
Houille	.....	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	.....	.....	2
Fleur de farine	6,140	.....	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.	.....	.....	170
Fer, en gueuse	.....	1,137	.....
" tout autre	.....	7	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	.....	.....
Avoine	.....	.....	12,050
Huile	14	190	8
Tourteaux oléagineux	17	.....	.....
Pois	362	.....	.....
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	.....	3,531	.....
" ouvrée	12	543	.....
Graines	.....	4	44
Sucre	15	.....	1
Spiritueux	.....	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	.....	.....	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	.....	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils	.....	27	.....
" " pipes	184	.....	.....
" " Indes occidentales	131	838	.....
Bois de construction, carré	14,390	21,351	.....
Articles en bois et bois en partie ouvré	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 21 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descandue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85	.....	.....
Pommes	.....	45	.....
Orge	.....	.....	2
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	4
Houille	.....	27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie	.....	4	1
Fleur de farine	3,865	.....	8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	.....
Foin, pressé	.....	20	.....
Chevaux	2	.....	.....
Peaux vertes et salées	.....	.....	39
Fer, en gueuse	.....	549	.....
do tout autre	418	490	.....
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines, de toutes sortes	100	.....	11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine	.....	.....	26,510
Huile	.....	3	.....
Pois	.....	54	.....
Lard	265	61	19
Guenilles	.....	.....	14
Seigle	.....	632	179
Pierre, pour la taille	.....	6,535	.....
do ouvrée	.....	126	.....
Graines, de toutes sortes	12	1	48
Acier	.....	.....	3
Sucre	.....	2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif	.....	.....	1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine	.....	.....	18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40	.....	133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	.....
do pipes	124	.....	.....
do Indes occidentales	1,623	13	.....
do saloirs	1	1	.....
Bardeaux	.....	.....	6
Bois de construction, carré, sur navires	11,586	33,669	.....
Articles en bois	25	.....	8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Fleur de farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
do tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindoux	.....	5	19
Farines, de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
do ouvrée	.....	11	2
do impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines, de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc.	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	4,669	71,055
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer	.....	852	.....
Billots	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
do pipes	202	304	.....
do Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,579	240
Articles en bois, etc.	.....	.....	2
Total	292,827	130,584	313,574

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1890.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	70	...	...
Tous autres produits, animaux	14	...	...
do légumes	1	...	...
Orge	...	...	6,519
Briques	...	...	4
Houille	...	22,781	615
Maïs	134,966	11,584	180,842
Poisson	49	...	...
Fleur de farine	3,065	...	9,204
Meubles	1	1	21
Verre, de toutes sortes	1	...	...
Chevaux	3	...	1
Fer, tout autre	...	...	1
Cryolithe	...	1,280	1,620
Saindoux et huile de saindoux	...	5	30
Farine	222	...	20,482
Viandes	...	...	15
Avoine	479	73	27,030
Huile, en barils	6	...	...
Tourteaux oléagineux	2	...	...
Peinture	...	...	3
Pois	...	...	14
Lard	221	19	88
Pommes de terre	...	...	1
Seigle	1,120	1	...
Sel	...	701	...
Pierre, pour la taille	...	5,761	...
do ouvrée	...	639	18
Graines, de toutes sortes	2	...	135
Spiritueux, etc.	26	...	228
Suif	54	...	...
Blé	75,515	5,241	31,527
Blanc de plomb	...	...	1
Marchandises	142	32	1,822
Barils, vides	...	...	7
Bois de chauffage, sur navires	...	1,398	...
Bois de service, scié, sur navires	3,195	3,767	47,590
do en radeaux	384	...	...
Douves et fonds, pipes	...	187	...
do Indes occidentales	...	36	...
Bardeaux	...	...	14
Bois de construction, carré, sur navires	...	73,112	...
do en radeaux	...	17,683	...
Articles en bois	1	...	1
	219,539	144,301	327,833
Maïs ... 16,033			
Avoine ... 400			
	16,433	...	*16,433
Total	235,972	144,301	311,400

*Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation), à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêtés en conseil du 26 février et du 5 mai 1890.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1891.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis	40	.....	.....
Produits agricoles	2	.....	42
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Houille	.....	20,698	1,382
Fleur de farine	3,324	.....	6,802
Poisson	.....	.....	1
Meubles	2	2	7
Verre	1	.....	1
Chevaux	2	2	3
Foin	.....	21	.....
Fer, en gueuse	371	128	.....
do tout autre	.....	1,036	10
Saindoux et huile de saindoux	100	16	10
Farine, de toutes sortes	67	.....	26,096
Viandes, autres que le lard	.....	1	2
Mélasse	.....	20	18
Avoine	.....	.....	52,823
Huile	.....	.....	1
Pois	390	.....	.....
Lard	201	.....	73
Guenilles	.....	.....	60
Seigle	64,978	969	.....
Graines, de toutes sortes	2	.....	256
Sel	.....	1,861	494
Pierre, pour la taille	.....	6,602	.....
do brute	.....	7	.....
Tabac	1	.....	.....
Suif	.....	9	8
Blé	159,785	692	32,097
Douves, pipes	.....	8	.....
Whisky et toutes autres liqueurs	105	57	167
Laine	.....	.....	1,237
Marchandises	278	6	1,779
Cryolithe	.....	1,098	1,773
Bois de service, sur navires	2,991	1,300	56,456
do en radeaux	917	.....	.....
Bois de construction, carré, en radeaux	5,680	14,638	.....
Barils	.....	.....	4
	291,776	54,315	317,209
Maïs 12,169			
Blé 5,648			
	17,817	.....	*17,817
Total	309,593	54,315	299,392

* Cette quantité de grain a été transbordée à Ogdensburg et descendue par les canaux du Saint Laurent jusqu'à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle et l'avoine (pour l'exportation) à destination de Montréal ou quelque port à l'est de ce point, par arrêté en conseil du 25 mars 1891.

U.—ÉTAT comparatif de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	17	2	.....
Pommes	54	.....	.....
Orge	.....	.....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Houille	.....	14,839	651
Fleur de farine	2,874	.....	11,018
Poisson	9	.....	.....
Meubles	1	.....	7
Peaux vertes et salées	20	.....	.....
Chevaux	2	.....	.....
Fer, chemin de fer	.....	100	.....
do tout autre	.....	765	1
Farines, de toutes sortes	16	.....	31,724
Viandes, autres que le lard	94	.....	29
Avoine	.....	.....	36,935
Huile	.....	7	.....
Pois	524	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	.....	.....	44
Seigle	9,119	273	.....
Sel	.....	865	.....
Graines, de toutes sortes	75	.....	50
Acier	.....	.....	1
Pierre pour la taille	.....	1,264	.....
Sucre	.....	.....	20
Blé	194,281	5,373	26,950
Whisky, bière, spiritueux, etc	6	15	46
Laine	.....	.....	70
Marchandises non énumérées	36	13	1,304
Barils, vides	1	.....	29
Bois de service, scié, sur navires	1,678	150	83,403
Bois de construction, carré	440	42,768	440
Douves et fonds, pipes	8	80	.....
do Indes occidentales	200	76	.....
Bardeaux	.....	.....	25
Total	263,144	74,227	330,403
*Blé	+4,341	—4,341	.....
Total	267,485	69,886	330,403

* Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

Une remise de 18 centins par tonneau des péages sur le canal Welland a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge, le seigle, l'avoine, la graine de lin et le sarrasin, descendus sur toute la longueur des canaux de Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, ou autres ports à l'est de Montréal, et tels produits exportés du pays, et dans ces cas seulement.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1893.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	23	.....	.....
Orge	600	1,110	16,751
Briques	.....	1,251	.....
Maïs	278,564	5,752	156,776
Houille	.....	17,944	2,123
Fleur de farine	5,514	.....	6,588
Poisson	.....	.....	5
Meubles	.....	.....	6
Chevaux	1	1	2
Fer en gueuse	.....	.....	100
do tout autre	.....	.....	2
Farines, de toutes sortes	.....	1,025	36,352
Viandes, autres que le lard	.....	.....	1
Avoine	9,761	1,090	20,313
Lard	.....	.....	52
Seigle	3,669	1	1
Sel	.....	286	.....
Graines, de toutes sortes	.....	.....	16
Blé	209,212	17,602	29,117
Whisky, bière, etc.	1	.....	83
Laine	.....	.....	80
Marchandises non énumérées	4	2	1,693
Barils, vides	.....	.....	9
Bois de chauffage (en radeaux)	.....	15	.....
Bois de service, scié, sur navires	667	1,981	123,665
Bardeaux	.....	.....	13
Bois de construction, carré	.....	45,605	.....
Douves et fonds, barils	.....	12	.....
do pipes	.....	7	.....
do Indes occidentales	.....	53	.....
Total	508,016	93,737	393,748

Il n'y a eu aucune remise des taux de péage sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1893.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit :—"Pour la saison de 1893, les taux de péage pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1894.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	50	.....	.....
Alcalis	19	.....	.....
Orge	258	.....	28,095
Briques	.....	552	.....
Houille	.....	13,818	727
Maïs	60,661	3,243	105,329
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	4	2
Poisson	.....	.....	5
Fleur de farine	16,503	41	16,880
Meubles	2	3	.....
Chevaux	1	2	4
Fer, en gueuse	195	2,170	.....
do tout autre	1	183	.....
Farines, de toutes sortes	4	.....	60,390
Clous	.....	.....	57
Avoine	175	107	27,621
Tourteaux oléagineux	29	.....	.....
Huile, en barils	.....	27	.....
Lard	717	.....	56
Sel	.....	133	.....
Spiritueux, bière, etc	.....	3	.....
Sucre	.....	.....	52
Blé	212,557	13,349	42,934
Blanc de plomb	16	.....	.....
Laine	.....	.....	1,484
Marchandises non énumérées	314	.....	2,889
Barils, vides	.....	16	.....
Bois de service, scié, sur navires	683	.....	86,545
Bois de construction, carré, sur navires	.....	47,030	.....
Articles en bois	6	.....	.....
Total	292,191	80,68.	373,070

Il n'y a eu aucune remise des taux de péages sur le grain passé par le canal Welland et descendu à Montréal pendant la saison de navigation de 1894.

Les péages ont cependant été réduits par arrêté du conseil du 13 février 1893, comme suit : "Pour la saison de 1894, les taux de péages pour le passage des articles suivants : blé, maïs, pois, orge, seigle, graine de lin et sarrasin, allant à l'ouest par le canal Welland, 10 cts le tonneau ; et allant à l'ouest par les canaux du Saint-Laurent, 10 cts le tonneau ; mais les articles ayant payé le droit de 10 cts sur le canal Welland passeront exempts de droits sur les canaux du Saint-Laurent."

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1895.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Pommes	28	.....	.....
Alcalis	34	15	.....
Orge	959	.....	7,730
Briques	.....	651	.....
Houille	.....	7,809	603
Maïs	70,235	2,912	91,743
Fleur de farine	30,916	1,824	10,265
Meubles	.....	12	2
Verre	.....	1	.....
Chevaux	1	1	.....
Peaux, etc	.....	.....	8
Fer, chemin de fer	.....	.....	181
do en gueuse	79	1,994	.....
do tout autre	1,766	1,408	214
Saindoux et huile de saindoux, etc.	.....	.....	6
Farines, de toutes sortes	65	.....	46,316
Viandes, autres que le lard	.....	.....	30
Mélasse	100	.....	.....
Avoine	1,654	123	16,442
Huile, en barils	6	41	30
Lard	.....	.....	87
Peinture	2	.....	.....
Sel	.....	36	.....
Pierre, pour la taille	.....	430	.....
Graines, de toutes sortes	.....	.....	14
Acier	394	.....	462
Sucre	.....	.....	59
Spiritueux, bière, etc	101	84	15
Tabac	.....	16	.....
Blé	158,643	29,061	17,908
Laine	.....	.....	1,536
Marchandises non énumérées	558	1,302	7,656
Barils, vides	1	.....	.....
Bois scié, sur navires	1,117	492	43,286
Traverses de chemin de fer, sur navires	.....	.....	1,942
Bardeaux	.....	19	.....
Bois de construction, carré, sur navires	.....	63,715	500
Total	266,659	111,946	247,035

* De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasignées là et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasignées là et transbordées à Montréal en 1895.

10—6*****

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53 707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254
1887.			
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
*Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine pour 1887, 1888 et 1889.

U.—ÉTAT indiquant la quantité de fret descendue par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1888	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	111,509	99,808
Total	292,927	130,584	313,574
1890.			
Orge	.....	.....	6,519
Maïs	150,999	11,584	180,842
Avoine	879	73	27,030
Pois	.....	.....	14
Seigle	1,120	1	.....
Blé	75,515	5,241	31,527
Total du grain	228,513	16,899	‡245,932
Autres articles	7,459	127,402	81,901
Total	235,972	144,301	327,833
1891.			
Orge	.....	.....	8,113
Maïs	52,539	5,144	127,494
Avoine	.....	.....	52,823
Pois	390	.....	.....
Seigle	64,978	969	.....
Blé	159,785	692	32,097
Total du grain	277,692	6,805	220,527
Transbordé à Ogdensburg pour Montréal	† 17,817	.....	− 17,817
Total	295,509	.....	202,710
Autres articles	14,084	47,510	96,682
Grand total	309,593	54,315	299,392

* En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été transbordés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et Grand-Tronc, et une remise de 18 centins par tonneau allouée.

† Sur cette quantité de grain, 16,433 tonneaux ont été transbordés à Ogdensburg pour Montréal.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité du fret descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RECAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	....	....	6,433
Maïs	53,689	7,637	131,222
Avoine	....	....	36,935
Pois	524	....	....
Seigle	9,119	273	....
Blé	194,281	5,373	26,950
Total du grain	257,613	13,283	201,540
Quantité prise à Ogdensburg et transbordée à Montréal.	* 4,341	4,341	....
Total	261,954	8,942	201,540
Autres articles	5,531	60,944	128,863
Total	267,485	69,886	330,403
1893.			
Orge	600	1,110	16,751
Maïs	278,564	5,752	156,776
Avoine	9,761	1,090	20,313
Pois	....	....	....
Seigle	3,669	1	1
Blé	209,212	17,602	29,117
Total du grain	501,806	25,555	222,958
Autres articles	6,210	68,182	170,790
Total	508,016	93,737	393,748
1894.			
Orge	258	....	28,095
Maïs	60,661	3,243	105,329
Avoine	175	107	27,621
Pois	....	....	....
Seigle	....	....	....
Blé	212,557	13,349	42,934
Total du grain	273,651	16,699	203,979
Autres articles	18,540	63,982	169,091
Grand total	292,191	80,681	373,070
1895.			
Orge	959	....	7,730
Maïs	70,265	2,912	91,743
Avoine	1,654	123	16,442
Seigle	....	....	....
Blé	† 158,643	29,061	17,908
Total du grain	231,491	32,096	133,823
Autres articles	35,168	79,850	113,212
Grand total	266,659	111,946	247,035

*Cette quantité de blé a été prise de Kingston à Ogdensburg et emmagasinée dans les élévateurs, et subséquemment transbordée à Montréal.

†De ce montant 3,469 tonnes sont descendues à Kingston en 1894, furent emmagasinées là, et transportées à Montréal en 1895, et 245 tonnes sont descendues à Ogdensburg en 1894, emmagasinées là et transportées à Montréal en 1895.

V.—Sommaire de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	111,509	99,808
Total	130,584	313,574
1890.		
Grain	16,899	* 245,932
Autres articles	127,401	81,901
Total	144,300	327,833
1891.		
Grain	6,805	* 220,527
Autres articles	47,510	96,682
Total	54,315	317,209

V.—Sommaire de la quantité de fret descendue par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.—*Fin.*

	Quantité descendue à des ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue à des ports des Etats-Unis : Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario.
1892.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	8,942	201,540
Autres articles	60,944	128,863
Total	69,886	330,403
1893.		
Grain	25,555	222,958
Autres articles	68,182	170,790
Total	93,737	393,748
1894.		
Grain	† 16,699	‡ 203,979
Autres articles	63,982	169,091
Grand total	80,681	373,070
1895.		
Grain	32,096	133,823
Autres articles	79,850	113,212
Total	111,946	247,035

* De cette quantité 16,433 tonneaux de grain ont été transbordés à Montréal en 1890 ; et 17,817 tonneaux en 1891.

† De cette quantité 3,469 tonneaux de grain ont été transbordés de Kingston à Montréal en 1895.

‡ De cette quantité 245 tonneaux de grain ont été transbordés de Ogdensburg à Montréal en 1895.

Il n'y a eu aucune réduction des péages sur le grain passant par le canal descendant à Montréal durant la saison de navigation de 1895.

RICHARD DEVLIN,

Compilateur de la statistique des canaux.

Ottawa, 18 novembre 1895.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

REVENU DES CANAUX

REVENU DES

ÉTAT COMPARATIF pour les année

——	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland, 1894	84 00	.....	10 00	11,124 51	27,769 61
do 1895	.....	.....	.....	6,983 48	28,483 66
Augmentation	.....	.....	.....	.....	714 05
Diminution	84 00	.....	10 00	4,141 03	.....
Canaux du Saint-Laurent, 1894	.....	.....	75	1,355 23	11,962 36
do 1895	.....	.....	.....	588 15	11,497 90
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	75	767 08	464 46
Canal Chambly, 1894	.....	.....	.....	21 67	3,308 79
do 1895	.....	.....	.....	13 81	3,736 20
Augmentation	.....	.....	.....	.....	427 41
Diminution	.....	.....	.....	7 86	.....
Canal Rideau, 1894	.....	.....	.....	.....	1,161 39
do 1895	.....	.....	.....	76 80	663 81
Augmentation	.....	.....	.....	76 80	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	497 58
Canaux d'Ottawa, 1894	.....	.....	.....	200 58	6,202 29
do 1895	.....	.....	.....	253 82	5,919 43
Augmentation	.....	.....	.....	53 24	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	282 86
Canal Saint-Pierre, 1894	14 33	.....	1 50	1 80	211 57
do 1895	2 52	.....	.....	.....	.....
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	11 81	.....	1 50	1 80	211 57
Canal de la Vallée de la Trent, 1894	.....	.....	.....	11 53	136 82
do 1895	.....	.....	.....	6 57	99 19
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	4 96	37 63
Canal Murray, 1894	.....	.....	.....	35 07	62 58
do 1895	.....	.....	.....	7 83	57 38
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	27 24	5 20
Total, augmentation	.....	.....	.....	.....	.....
Total, diminution	95 81	.....	12 25	4,819 93	357 84

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

CANAUX.

terminés le 31 décembre 1894 et 1895.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
22,789 22	19,813 54	21,801 35	18,645 67	21,551 61	13,887 54	2,414 14	159,891 19
21,300 41	17,125 12	19,547 05	17,080 89	13,783 13	13,220 03	1,349 24	138,873 01
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,488 81	2,688 42	2,254 30	1,564 78	7,768 48	667 51	1,064 90	21,018 18
13,427 32	14,728 85	12,227 60	10,043 17	11,212 49	6,415 97	490 76	81,864 50
12,781 05	12,517 14	13,266 32	9,929 21	9,610 42	7,801 99	172 62	78,164 80
.....	.....	1,038 72	.....	.....	1,386 02	.....	.....
646 27	2,211 71	.....	113 96	1,602 07	.....	318 14	3,699 70
3,458 66	3,966 07	2,621 22	2,638 31	3,784 31	1,398 45	.....	21,197 48
3,343 24	4,717 02	3,852 81	4,395 10	3,916 14	1,955 35	.....	25,929 67
.....	750 95	1,231 59	1,756 79	131 83	556 90	.....	4,732 19
115 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,020 94	910 90	1,238 62	882 20	563 30	522 30	.....	6,299 65
1,354 79	1,431 00	965 96	788 59	620 85	247 34	.....	6,149 14
333 85	520 10	.....	.....	57 55	.....	.....	.....
.....	.....	272 66	93 61	.....	274 96	.....	150 51
5,405 16	5,255 10	5,233 52	4,465 67	4,935 44	2,369 02	.....	34,066 78
5,416 84	5,771 97	4,194 62	4,425 84	4,339 48	1,648 14	.....	31,970 14
11 68	516 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,038 90	39 83	595 96	720 88	.....	2,096 64
338 04	353 15	378 19	382 21	401 43	372 22	182 70	2,637 14
.....	.....	.....	.....	.....	201 79	222 32	426 63
.....	.....	.....	.....	.....	.....	39 62	.....
338 04	353 15	378 19	382 21	401 43	170 43	.....	2,210 51
175 53	241 98	209 02	218 43	105 13	13 29	.....	1,111 73
158 18	213 99	250 51	211 13	164 97	65 54	.....	1,170 08
.....	.....	41 49	.....	59 84	52 25	.....	58 35
17 35	27 99	.....	7 30	.....	.....	.....	.....
120 57	141 45	120 90	86 43	102 25	86 70	25	756 20
96 76	100 15	118 75	76 03	54 45	14 70	1 89	527 94
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 64	.....
23 81	41 30	2 15	10 40	47 80	72 00	.....	228 26
.....	.....	.....	.....	.....	89 39	.....	.....
2,284 17	3,534 65	1,634 40	455 30	10,166 52	.....	1,341 78	24,613 26

Total pour l'année 1894.....	307,824 67
Total pour l'année 1895.....	283,211 41

RICHARD DEVLIN.
Compilateur de la statistique des canaux.

ÉTAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains et de bois passées par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1894 et 1895.

	Céréales.							Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Toutes autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1893	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673	88,546	679,955
do 1894	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463	45,760	532,181
Augmentation	10,416	.....	.....	.....	.....	440	.....	.....	.....
Diminution	.....	67,905	4,339	19,664	9,726	.....	14,210	42,786	147,774
Canaux du Saint-Laurent, 1893	23,135	219,240	65,624	525	2,094	673	30,739	42,293	384,323
do 1894	35,375	164,310	78,593	2,084	2,305	456	20,353	43,192	346,668
Augmentation	12,240	.....	12,969	1,559	211	.....	.....	899	.....
Diminution	.....	54,930	.....	.....	.....	217	10,386	.....	37,655
Canal Chambly, 1893	567	.....	.....	68	633	.....	1,321	64,765	67,354
do 1894	649	.....	.....	16	977	.....	878	92,241	94,761
Augmentation	82	.....	.....	.....	344	.....	.....	27,476	27,407
Diminution	.....	.....	.....	52	.....	.....	443	.....	.....
Canal Rideau, 1893	427	1,346	80	11	11	10	205	39,843	41,933
do 1894	385	767	16	62	45	.....	213	37,238	38,726
Augmentation	.....	.....	.....	51	34	.....	8	.....	.....
Diminution	42	579	64	.....	.....	10	.....	2,605	3,207
Canaux de l'Ottawa, 1895	27	.....	.....	2	428	22	521	401,526	402,526
do 1894	63	.....	1	1	249	2	229	368,168	368,713
Augmentation	36	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	.....	.....	.....	1	179	20		33,358	33,813

Canal Saint-Pierre, 1894	2,242	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,269	8,511
do 1895	687	.....	.....	.....	.....	.....	.....	441	1,128
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Diminution	1,555	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,828	7,383
Canal de la Vallée de la Trent, 1894	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,870	1,870
do 1895	.....	201	.....	.....	.....	.....	.....	2,712	2,913
Augmentation	.....	201	.....	.....	.....	.....	.....	842	1,043
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Murray, 1894	228	698	3	657	6	205	2,057	370	4,224
do 1895	4	261	.....	293	.....	374	515	377	1,824
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	169	.....	7	.....
Diminution	224	437	3	364	6	.....	1,542	.....	2,400
Total, augmentation	20,953	.....	8,564	.....	.....	362	.....	.....	.....
Total, diminution	.....	123,650	.....	18,471	9,322	.....	26,865	55,353	203,782

Total pour l'année 1894	1,590,696
do 1892	1,386,914

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A.

N° (A) 1.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse.	50	3			38			46	88	49	137	6 64	9 80	16 44
Pommes	14	26						28	14	54	68	0 72	6 25	6 97
Produits agricoles, non énumérés, légumes			3	400					3	400	403	0 45	20 00	20 45
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires			1		76				77		77	11 55		11 55
Orge		785				7,904				8,689	8,689		868 90	868 90
Briques	72							651	72	651	723	8 11	130 20	138 31
Os														
Soufre					672				672		672	100 80		100 80
Sarrasin														
Ciment et chaux hydrauliq.	238		89						327		327	27 81		27 81
Argile, chaux et sable	100	250			174				274	250	524	31 10	12 50	43 60
Houille		4			148,887	603	1,565	7,807	150,452	8,414	158,866	30,090 40	1,682 65	31,773 05
Maïs		284				100,512		64,098		164,894	164,894		16,489 10	16,489 10
Bestiaux														
Coton (brut)														
Faïencerie et poterie			4		25				29		29	4 35		4 35
Bois de teint. et mat. tinct.														
Poisson			4						4		4	0 60		0 60
Lin et chanvre					208				208		208	31 20		31 20
Fleur de farine	149	890				10,169		32,836	149	43,895	44,044	2 80	8,675 76	8,678 56
Meubles		10	4			2		12	4	24	28	0 60	3 05	3 65
Gypse														
Verrerie (de toutes sortes)	1		2					1	3	1	4	0 45	0 20	0 65
Foin (pressé)			33						33		33	4 95		4 95
Cochons														
Chevaux	22	2						2	22	4	26	0 44	0 46	0 90
Peau vertes et salées, cornes et sabots					63	8			63	8	71	9 45	1 60	11 05

Glace														
Fer, chemin de fer	4					181			4	181	185	0 08	36 20	36 28
do en gueuse	17							2,073	17	2,073	2,090	0 32	414 60	414 92
do tout autre	445		290		32	214		3,174	767	3,388	4,155	109 29	677 60	786 89
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimiq. et autre minerai, exc. le fer			1,140						1,140		1,140	57 00		57 00
Saindoux et huile de saind.						6				6	6		1 20	1 20
Farines, de toutes sortes						46,316		65		46,381	46,381		9,276 20	9,276 20
Viandes, autres que le lard						30				30	30		6	6 00
Marbre					860				860		860	129 00		129 00
Manille					25				25		25	3 75		3 75
Mélasse	1		7		356			100	364	100	464	54 47	20 00	74 47
Clous	29		77						106		106	12 11		12 11
Avoine		1,518				16,442		276		18,236	18,236		1,824 20	1,824 20
Huile, en barils	13		7		187	30		49	207	79	286	30 92	15 71	46 63
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre	14								14		14	1 05		1 05
Lard						87				87	87		17 40	17 40
Peinture	1		6		12			2	19	2	21	2 85	0 40	3 25
Poix et goudron	30		1						31		31	4 65		4 65
Guenilles														
Seigle	877		130						1,007		1,007	151 05		151 05
Graine de lin														
Résine														
Sel	10		8					36	18	36	54	1 39	7 20	8 59
Pierre, pour la taille								430		430	430		86 00	86 00
do brute	84								84		84	10 50		10 50
do impropre à la taille, non ouvrée	489				3,096				3,585		3,585	340 11		340 11
Graines, de toutes sortes						14				14	14		2 80	2 80
Moutons														
Cendre de soude			21						21		21	3 15		3 15
Acier	5		22					856	27	856	883	4 05	171 20	175 25
Sucre	25		30		6,621	59			6,676	59	6,735	998 13	11 80	1,009 93
Spiritueux, bière, etc	3		43		613	15		185	659	200	859	98 46	40 00	138 46
Tabac, brut								16		16	16		3 20	3 20
Suif					696				696		696	104 40		104 40
Etain	11		40						51		51	6 21		6 21
Térébenthine														
Blé	452	81,376				27,881		93,379	452	202,636	203,088	33 91	20,250 99	20,284 90
Blanc de plomb	5								5		5	75		0 75
Blanc de céruse														
Laine						1,536				1,536	1,536		307 20	307 20
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,512	2,321	352		51,593	7,656		684	53,457	10,661	64,118	7,835 05	1,932 20	9,767 25
Ecorce														
Barils, vides	6		29					1	35	1	36	6 68	0 08	6 76
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 1.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauff., sur navires		7,755	81						81	7,755	7,836	68	370 76	371 44
Bois de chauff., en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur nav.	146	1,032	101	1,312		41,974		1,195	247	45,513	45,760	27 99	8,146 47	8,174 46
do do en rad.														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur nav.				1,496		446				1,942	1,942		310 48	310 48
do do en rad.														
Billots de sciage	147	1,008		705					147	1,713	1,860	6 88	74 48	81 36
Douves et fonds, barils				212						212	212		16 50	16 50
do do pipes														
do do Indes occ.														
do saloirs														
Bardeaux		1						19		20	20		13 78	13 78
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		361				500		63,354		64,215	64,215		9,626 48	9,626 48
do do en rad.				1						1	1		57	57
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1				31				32		32	12 80		12 80
Total, fret payant péages	4,973	97,626	2,525	4,126	214,265	262,585	1,565	271,375	223,328	635,712	859,040	40,380 10	81,562 17	121,842 27

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent:—											
Produits agricoles, légumes			26						26		26
Briques	6		18						24		24
Ciment et chaux hydrauliq.	15		1,844						1,859		1,859
Argile, chaux et sable	1		11						12		12
Verrerie, de toutes sortes	7		387						394		394
Foin			124						124		124
Peaux vertes, salées, etc.			26						26		26
Fer, en gueuse			56						56		56
" tout autre	19		1,812						1,831		1,831
Saindoux et huile de saind.			1						1		1
Mélasse	1		19						20		20
Clous	2		1,147						1,149		1,149
Huile	2		29						31		31
Peinture	3		72						75		75
Poix et goudron			67						67		67
Sel	84		848						932		932
Graines, de toutes sortes			25						25		25
Cendre de soude	3		81						84		84
Acier			528						528		528
Sucre	13		1,162		255				1,430		1,430
Etain	3		393						396		396
Whisky, etc	2		75						77		77
Blanc de plomb			7						7		7
Blanc de céruse			113						113		113
Marchandises	194		1,074						1,268		1,268
Grand total du fret	5,328	97,626	12,470	4,126	214,520	262,585	1,565	271,375	233,883	635,712	869,595

Total des péages sur navires	8,930 34	9,087 96	18,018 30
do passagers	186 10	193 98	380 08
do articles en franchise $1,415 85			
Total des péages	53,943 62	105,750 57	159,694 19
Amendes			99 00
*Dommages			
Autres recettes			98 00
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			159,891 19

*Montant des dommages non compris ci-dessus ... $1,027 47

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1896.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 2.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		3			38			46	38	49	87	5 70	9 80	15 50
Pommes								28		28	28		5 60	5 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes			3						3		3	0 45		0 45
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires			1		76				77		77	11 55		11 55
Orge		785				7,904				8,689	8,689		868 90	868 90
Briques								651		651	651		130 20	130 20
Os														
Soufre					672				672		672	100 80		100 80
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraulique	1								1		1	0 15		0 15
Argile, chaux et sable					174				174		174	26 10		26 10
Houille		2			148,887	603	1,565	7,807	150,452	8,412	158,864	30,090 40	1,682 40	31,772 80
Maïs		280				100,512		64,098		164,890	164,890		16,489 00	16,489 00
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie			4		25				29		29	4 35		4 35
Bois de teint. et mat. tinctor.														
Poisson			4						4		4	0 60		60
Lin et chanvre					208				208		208	31 20		31 20
Fleur de farine						10,169		32,836		43,005	43,005		8,601 00	8,601 00
Meubles			4			2		12	4	14	18	0 60	2 80	3 40
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	1		2					1	3	1	4	0 45	0 20	0 65
Foin, pressé			33						33		33	4 95		4 95
Cochons														
Chevaux								2		2	2		0 40	0 40
Peaux vertes et salées, cornes et sabots					63	8			63	8	71	9 45	1 60	11 05

Glace														
Fer, chemin de fer						181				181	181		36 20	36 20
do en gueuse								2,073		2,073	2,073		414 60	414 60
do tout autre	401		290		32	214		3,174	723	3,388	4,111	108 45	677 60	786 05
Minerai de fer														
Crystal the ou minerai chimique et autre min., excepté le fer			1,140						1,140		1,140	57 00		57 00
Saindoux et huile de saindoux						6				6	6		1 20	1 20
Farines, de toutes sortes						46,316		65		46,381	46,381		9,276 20	9,276 20
Viandes, autres que le lard						30				30	30		6 00	6 00
Marbre					860				860		860	129 00		129 00
Manille					25				25		25	3 75		3 75
Mélasse			7		356			100	363	100	463	54 45	20 00	74 45
Clous			77						77		77	11 55		11 55
Avoine		1,501				16,442		276		18,219	18,219		1,821 90	1,821 90
Huile, en barils	12		7		187	30		47	206	77	283	30 90	15 40	46 30
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre														
Lard						87				87	87		17 40	17 40
Peinture	1		6		12			2	19	2	21	2 85	0 40	3 25
Poix et goudron	30		1						31		31	4 65		4 65
Guenilles														
Seigle	377		130						1,007		1,007	151 05		151 05
Graine de lin														
Résine														
Sel			8					36	8	36	44	1 20	7 20	8 40
Pierre, pour la taille								430		430	430		86 00	86 00
do ouvrée														
do impropre à la taille, non ouvrée					3,096				3,096		3,096	309 60		309 60
Graines, de toutes sortes						14				14	14		2 80	2 80
Moutons														
Cendre de soude			21						21		21	3 15		3 15
Acier	5		22					856	27	856	873	4 05	171 20	175 25
Sucre			30		6,621	59			6,651	59	6,710	997 65	11 80	1,009 45
Spiritueux, bière, etc			43		613	15		185	656	200	856	98 40	40 00	138 40
Tabac, brut								16		16	16		3 20	3 20
Suif					696				696		696	140 40		104 40
Etain			40						40		40	6 00		6 00
Térébenthine														
Blé		80,639				27,881		93,378		201,898	201,898		20,189 80	20,189 80
Blanc de plomb	5								5		5	0 75		0 75
Blanc de céruse														
Laine						1,536				1,536	1,536		307 20	307 20
Tous autres effets et marchandises non énumérés	100	1,176	312		51,593	7,656		684	52,005	9,516	61,521	7,800 75	1,903 20	9,703 95
Ecorce														
Barils, vides	6		29						35	1	36	6 68	08	6 76
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 2.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	2	414	59	1,312		41,974		1,195	61	44,895	44,956	10 92	8,077 17	8,088 09
do en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Traverses de ch. de f., sur nav.				1,496		446				1,942	1,942		310 48	310 48
do en rad.														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils														
do pipes														
do Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux								19		19	19		13 50	13 50
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		361				500		63,354		64,215	64,215		9,626 48	9,626 48
do en rad.														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	1				31				32		32	12 80		12 80
Total, fret payant péages.	1,442	85,161	2,273	2,808	214,265	262,585	1,565	271,372	219,545	621,926	841,471	40,196 75	80,828 91	121,025 66

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—														
Produits agricoles, légumes			26						26		26			
Briques	6		18						24		24			
Ciment et chaux hydraulique	15		1,844						1,859		1,859			
Faïence et poterie	1		11						12		12			
Verrerie, de toutes sortes	7		387						394		394			
Foin			124						124		124			
Peaux vertes et salées			26						26		26			
Fer, en gueuse			56						56		56			
" tout autre	19		1,812						1,831		1,831			
Saindoux et huile de saindoux			1						1		1			
Mélasse	1		19						20		20			
Clous	2		1,147						1,149		1,149			
Huiles	2		29						31		31			
Peinture	3		72						75		75			
Poix et goudron			67						67		67			
Sel	84		848						932		932			
Graines, de toutes sortes			25						25		25			
Cendre de soude	3		81						84		84			
Acier			528						528		528			
Sucre	13		1,162		255				1,430		1,430			
Etain	3		393						396		396			
Whisky, etc	2		75						77		77			
Blanc de plomb			7						7		7			
Blanc de céruse			113						113		113			
Marchandises	194		1,074						1,268		1,268			
Grand total, fret	1,797	85,161	12,218	2,808	214,520	262,585	1,565	271,372	230,100	621,926	852,026			
Total, péages sur navires												7,992 80	7,830 08	15,822 88
do passagers												23 30	33 50	56 80
do articles en franchise											$1,415 85			
Total des péages												48,212 85	88,692 49	136,905 34

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1897.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 3.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	50								50		50	0 94		0 94
Pommes	14	26							14	26	40	0 72	0 65	1 37
Produits agricoles, non énumérés, légumes				400						400	400		20 00	20 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge														
Briques	72								72		72	8 11		8 11
Os														
Soufre														
Sarrasin														
Ciment et chaux hydraulique	237		89						326		326	27 66		27 66
Argile, chaux et sable	100	250							100	250	350	5 00	12 50	17 50
Houille		2								2	2		0 25	0 25
Maïs		4								4	5		0 10	0 10
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïncerie et poterie														
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson														
Lin et chanvre														
Fleur de farine	149	890							149	890	1,039	2 80	74 76	77 56
Meubles		10								10	10		0 25	0 25
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes														
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux	22	2							22	2	24	0 44	0 06	0 50

Peaux vertes et salées, cornes et sabots														
Glace														
Fer, chemin de fer	4								4		4	0 08		0 08
" en gueuse	17								17		17	0 32		0 32
" tout autre	44								44		44	0 84		0 84
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux														
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard														
Marbre														
Manille														
Mélasse	1								1		1	0 02		0 02
Clous	29								29		29	0 56		0 56
Avoine		17								17	17		2 30	2 30
Huile (en barils)	1							2	1	2	3	0 02	0 31	0 33
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre	14								14		14	1 05		1 05
Lard														
Peinture														
Poix et goudron														
Guenilles														
Seigle														
Graine de lin														
Résine														
Sel	10								10		10	0 19		0 19
Pierre, pour la taille														
" ouvrée	84								84		84	10 50		10 50
" impropre à la taille, non ouvrée	489								489		489	30 51		30 51
Graines, de toutes sortes														
Moutons														
Cendre de soude														
Acier														
Sucre	25								25		25	0 48		0 48
Spiritueux, bière, etc	3								3		3	0 06		0 06
Tabac, brut														
Suif														
Etain	11								11		11	0 21		0 21
Térébenthine														
Blé	452	737						1	452	738	1,190	33 91	61 19	95 10
Blanc de plomb														
Blanc de céruse														
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,412	1,145	40						1,452	1,145	2,597	34 30	29 00	63 30

N° (A) 3.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports du américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Ecorce														
Barils vides														
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		7,755	81						81	7,755	7,836	0 68	370 76	371 44
" en radeaux														
Cercles														
Echalons à houblon														
Bois de serv., scié, sur navires	144	618	42						186	618	804	17 07	69 30	86 37
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de ch. de fer, sur navires														
" " en radeaux														
Billots de sciage	147	1,008		705					147	1,713	1,860	6 88	74 48	81 36
Douves et fonds, barils				212						212	212		16 50	16 50
" " pipes														
" " Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		1								1	1		0 28	0 28
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.														
" " en rad.				1						1	1		0 57	0 57
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué														
Total, fret payant péages	3,531	12,465	252	1,318				3	3,783	13,786	17,569	183 35	733 26	916 61

Total, péages sur navires	242 15	316 01	558 16
do passagers	166 98	166 55	333 53
Total, péages	592 48	1,215 82	1,808 30

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	32	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	32	33	0 20	6 40	6 40
Pommes	2	2,095	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2,095	2,097	0 20	292 13	292 33
Produits agricoles, non énumérés, légumes	3,219	609	39	.....	.....	.....	.....	.....	3,258	609	3,867	163 23	90 43	253 66
Produits agricoles, non énumérés, animaux	67	1,368	.....	306	.....	.....	12	.....	79	1,674	1,753	4 49	211 86	216 35
Instruments aratoires	57	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57	6	63	7 45	1 10	8 55
Orge	1	1,124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,124	1,125	0 10	112 18	112 28
Briques	6,364	76	18	.....	.....	34	596	.....	6,978	110	7,088	274 27	6 75	281 02
Os	1	173	.....	313	.....	.....	.....	3	1	489	490	0 04	44 45	44 49
Soufre	817	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	817	.....	817	79 82	.....	79 82
Sarrasin	32	3,898	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	3,898	3,930	0 84	147 65	148 49
Ciment et chaux hydraulique	7,024	103	1,665	.....	.....	.....	.....	.....	8,689	103	8,792	933 27	4 63	937 90
Argile, chaux et sable	17,029	5,278	.....	.....	2	.....	1,711	.....	18,742	5,278	24,020	735 76	261 94	997 70
Houille	.....	45,748	.....	.....	14	587	.....	141,178	14	187,513	187,527	0 53	26,128 80	26,129 33
Maïs	7	4,766	.....	.....	.....	.....	.....	3,585	7	8,351	8,358	0 50	532 85	533 35
Bestiaux	38	162	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	162	200	2 64	12 20	14 84
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	117	8	10	.....	.....	.....	.....	.....	127	8	135	22 13	1 60	23 73
Bois de teint. et matières tinc.	37	4	.....	.....	.....	.....	14	.....	51	4	55	6 00	0 60	6 60
Poisson	326	31	1	.....	.....	.....	.....	.....	327	31	358	17 70	1 82	19 52
Lin et chanvre	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....	22	3 30	.....	3 30
Fleur de farine	746	3,765	.....	.....	.....	.....	.....	.....	746	3,765	4,511	54 23	377 06	431 29
Meubles	255	710	.....	.....	.....	.....	.....	.....	255	710	965	42 94	95 15	138 09
Gypse	2,193	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,193	2	2,195	27 45	0 08	27 53
Verrerie, de toutes sortes	547	104	571	.....	.....	.....	.....	.....	1,118	104	1,222	221 72	6 55	228 27
Foin, pressé	621	571	198	.....	.....	.....	.....	.....	819	571	1,390	75 64	36 68	112 32
Cochons	1	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	13	14	0 37	0 99	1 36
Chevaux	1,891	379	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,891	380	2,271	75 35	23 07	98 42
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	5	26	.....	.....	.....	.....	.....	26	5	31	3 90	0 40	4 30

Glace														
Fer, chemin de fer	52								52		52	6 68		6 68
do en gueuse	363	5	155						518	5	523	44 38	4 77	49 15
do tout autre	17,205	1,354	1,919						19,124	1,354	20,478	1,245 58	66 33	1,311 91
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	20	246							20	246	266	2 23	11 82	14 05
Farines, de toutes sortes	145	1,449	20						165	1,449	1,614	10 54	67 61	78 15
Viandes, autres que le lard	25	9							25	9	34	2 50	1 02	3 52
Marbre	21								21		21	3 81		3 81
Manille	3	12							3	12	15	0 60	1 20	1 80
Mélasse	336	49	20				329		685	49	734	71 65	2 45	74 10
Clous	887	645	1,061						1,948	645	2,593	380 50	33 60	414 10
Avoine	50	601							50	601	651	1 46	51 99	53 45
Huile, en barils	677	214	67				43	7	787	221	1,008	122 15	30 85	153 00
Tourteaux oléagineux	21	13							21	13	34	2 03	1 03	3 06
Pois		16,509								16,509	16,509		875 80	875 80
Pommes de terre	6	34							6	34	40	0 50	1 91	2 41
Lard	182	164							182	164	346	17 80	16 03	33 83
Peinture	215	249	69				1		285	249	534	53 81	13 95	67 76
Poix et goudron	113	87	71				160		344	87	431	35 26	5 65	40 91
Guenilles	110	21							110	21	131	11 75	2 90	14 65
Seigle		456								456	456		44 85	44 85
Graine de lin														
Résine	162	36					1,805		1,967	36	2,003	125 41	1 80	127 21
Sel	2,750	33	918			15			3,668	48	3,716	407 62	2 39	410 01
Pierre, pour la taille	8								8		8	0 82		0 81
do ouvrée	213	4					475		688	4	692	35 52	0 20	35 72
do impropre à la taille, non ouvrée	46	2,137							46	2,137	2,183	0 90	63 75	64 65
Graines, de toutes sortes	69	60	25				3		97	60	157	13 69	3 06	16 75
Moutons		244								244	244		18 42	18 42
Cendre de soudre	544	13	234						778	13	791	155 13	0 65	155 78
Acier	1,222	73	528						1,750	73	1,823	254 19	2 79	256 98
Sucre	1,999	77	1,256				1,810		5,065	77	5,142	711 13	4 00	715 13
Spiritueux, bière, etc	307	103	91						398	103	501	64 75	16 40	81 15
Tabac, brut	3	2							3	2	5	0 30	0 08	0 38
Suif	12						2		14		14	0 82		0 82
Etain	384	6	377						761	6	767	149 20	0 30	149 50
Térébenthine	6	41							6	41	47	1 08	2 05	3 13
Blé	543	3,081						2,043	543	5,124	5,667	81 45	503 33	584 78
Blanc de plomb	73		11						84		84	15 95		15 95
Blanc de céruse	527	3	91						618	3	621	122 22	0 15	122 37
Laine			12						12		12	1 80		1 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,106	2,950	1,187		263	286	753	31	8,309	3,267	11,576	1,248 69	458 48	1,707 17
Ecorce	4								4		4	0 66		0 66
Barils, vides	196	60	44						240	60	300	39 49	5 56	45 05
Courbes pour bâtiments														

N° (A) 4.—TABLEAU indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes	3,355	4,184							3,355	4,184	7,539	66 15	73 24	139 39
Bois de chauffage, sur navires	1,062	9,633							1,062	9,633	10,695	17 70	224 05	241 75
" en radeaux														
Houblon														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	19,896	20,153	1,304	483					21,200	20,636	41,836	633 01	1,351 91	1,984 92
" " en rad.		117								117	117		5 25	5 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		21,502								21,502	21,502		537 55	537 55
Traverses, sur navires	268								268		268	5 35		5 35
" en radeaux														
Billots de sciage	3,377	8,751							3,337	8,751	12,128	77 66	199 98	277 64
Douves et fonds, barils														
" pipes														
" Indes occid.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		1								1	1		0 24	0 24
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1		0 20	0 20
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	720								720		720	16 46		16 46
Bois de const., carré, sur nav.	10	650							10	650	660	0 25	9 00	9 25
" " en rad.	70	5,961							70	5,961	6,031	1 75	156 28	158 03
Traverses		8,192								8,192	8,192		20 65	20 65
Articles en bois et bois en partie fabriqué	60	5							60	5	65	18 60	1 90	20 50
Total, fret payant péages.	105,837	181,220	11,989	1,102	279	922	7,714	146,848	125,819	330,092	455,911	9,035 05	33,294 79	42,329 84

Articles en franch. ayant payé pleins peages s. le c. Welland :											
Acalis, potasse et perlasse		18						16		34	34
Pommes		28								28	28
Orge		959								959	959
Barils, vides								1		1	1
Maïs		60,122						10,113		70,235	70,235
Farine		23,382						7,534		30,916	30,916
Chevaux								1		1	1
Fer en gueuse								79		79	79
do toute autre		307						1,459		1,766	1,766
Bois de const. scié, sur navires		1,117								1,117	1,117
Farines de toutes sortes		25						40		65	65
Marchandises non énumérées		14						544		558	558
Melasse		27						73		100	100
Avoine		1,654								1,654	1,654
Huiles								6		6	6
Peinture								2		2	2
Acier		394								394	394
Whisky, et t. autres spiritueux		35						66		101	101
Blé		148,425						10,218		158,643	158,643
Houille, en fr., par un ar. en c.	68,172		580				36,124		104,876		104,876
Articles en franchise pour la construction des canaux, par arrêté du conseil, 1884 :—											
Marchandises non énumérées	40	20							40	20	60
Bois de serv., scié, sur navires	22								22		22
do en radeaux	100								100		100
Bois de construct., en radeaux	600								600		600
Grand total, fret	174,771	417,747	12,569	1,102	279	922	43,838	177,000	231,457	596,771	828,228

Total des péages sur navires	9,240 02	6,797 08	16,037 10
do passagers	590 97	2,185 75	2,776 72
do articles en franchise $33,927 98			
Total des péages	18,866 04	42,277 62	61,143 66
Amendes			130 00
*Dommages			
Quaiage et emmagasinage			2,801 06
Autres recettes			14,090 08
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau			78,164 80

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $15 00.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		32	1						1	32	33	0 20	6 40	6 60
Pommes		1,848								1,848	1,848		277 20	277 20
Produits agricoles non énumérés, légumes	313	600	39						352	600	952	52 80	90 00	142 80
Produits agricoles non énumérés, animaux		1,088								1,088	1,088		163 20	163 20
Instruments aratoires		5								5	5		1 00	1 00
Orge		1,121								1,121	1,121		112 10	112 10
Briques	55	3	18						73	3	76	10 95	0 45	11 40
Os		58						3		61	61		9 15	9 15
Soufre	3								3		3	0 45		0 45
Sarrasin		669								669	669		66 90	66 90
Ciment et chaux hydraulique	2,480		1,593						4,073		4,073	610 95		610 95
Argile, chaux et sable	26	501							26	501	527	3 90	75 15	79 05
Houille		42,933						122,218		165,151	165,151		24,772 65	24,772 65
Maïs		2,029						1,487		3,516	3,516		351 60	351 60
Bestiaux	1	12							1	12	13	0 15	1 80	1 95
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	39	8	10						49	8	57	9 80	1 60	11 40
Bois de teint. et mat. tinctor.	16	2							16	2	18	3 20	0 40	3 60
Poisson	15		1						16		16	2 40		2 40
Lin et chanvre	22								22		22	3 30		3 30
Fleur de farine	30	2,039							30	2,039	2,069	4 50	305 85	310 35
Meubles	128	367							128	367	495	25 60	73 40	99 00
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	464	2	571						1,035	2	1,037	207 00	0 40	207 40
Foin, pressé	147		198						345		345	51 75		51 75
Cochons		4								4	4		0 60	0 60
Chevaux	15	31						1	15	32	47	2 25	4 80	7 05
Peaux vertes et salées, cornes et sabots			26						26		26	3 90		3 90

Glace														
Fer, chemin de fer	39								39		39	5 85		5 85
" en gueuse	79		155						234		234	35 10		35 10
" tout autre	2,362	111	1,919						4,281	111	4,392	642 15	16 65	658 80
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux	9	21							9	21	30	1 35	3 20	4 55
Farines, de toutes sortes		36	20						20	36	56	3 00	5 40	8 40
Viandes, autres que le lard		6								6	6		0 90	0 90
Marbre														
Manille	3								3		3	0 60		0 60
Mélasse	19		20						39		39	7 80		7 80
Clous	627	9	1,061						1,688	9	1,697	337 60	1 80	339 40
Avoine		466								466	466		46 60	46 60
Huile, en barils	317	125	67					7	384	132	516	76 80	26 40	103 20
Tourteaux oléagineux														
Pois		6,145								6,145	6,145		616 20	616 20
Pommes de terre														
Lard		86								86	86		12 90	12 90
Peinture	152	10	69						221	10	231	44 20	2 00	46 20
Poix et goudron	26	8	71						97	8	105	19 40	1 60	21 00
Guenilles	24	8							24	8	32	4 80	1 60	6 40
Seigle		446								446	446		44 60	44 60
Graine de lin														
Résine	4								4		4	0 80		0 80
Sel	445		918						1,363		1,363	204 45		204 45
Pierre, pour la taille	3								3		3	0 45		0 45
" ouvrée														
" impropre à la taille, non ouvrée		353								353	353		28 20	28 20
Graines, de toutes sortes	61	7	25						86	7	93	12 90	1 05	13 95
Moutons														
Cendre de soude	525		234						759		759	151 80		151 80
Acier	1,121		528						1,649		1,649	247 35		247 35
Sucre	1,125		1,256						2,381		2,381	476 20		476 20
Spiritueux, bière, etc	46	75	91						137	75	212	27 40	15 00	42 40
Tabac, brut														
Suif	2								2		2	0 30		0 30
Etain	310		377						687		687	137 40		137 40
Térébenthine	3								3		3	0 60		0 60
Blé	543	2,722						2,043	543	4,765	5,308	81 45	476 50	557 95
Blanc de plomb	51		11						62		62	12 40		12 40
Blanc de céruse	461		91						552		552	110 40		110 40
Laine			12						12		12	1 80		1 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,876	1,544	1,187					27	4,063	1,571	5,634	812 60	314 20	1,126 80
Ecorce	4								4		4	0 66		0 66
Barils, vides	133	6	44						177	6	183	34 12	0 80	34 92

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Courbes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Flottes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de chauffage, sur navires	...	630	...	...	...	...	...	...	...	630	630	...	42 00	42 00
" en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de serv., scié, sur navires	134	11,043	1,304	...	...	...	...	...	1,438	11,043	12,481	129 30	993 00	1,122 30
" en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Liens de ch. de fer, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" en radeaux.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Billots de sciage	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Douves et fonds, barils	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" pipes	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" Indes occid.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" saloirs, barils	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bardeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de constr., carré, sur nav.	...	20	...	...	...	...	...	...	...	20	20	...	1 00	1 00
" en rad.	...	57	...	...	...	...	...	...	...	57	57	...	5 68	5 68
Traverses	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Articles en bois et bois en partie fabriqué	34	4	...	...	...	...	...	...	34	4	38	13 60	1 60	15 20
Total, fret payant péages.	15,292	77,290	11,917	...	...	...	...	125,786	27,209	203,076	230,285	4,627 73	28,973 53	33,601 26

Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland:—														
Alcalis		18						16		34	34			
Pommes		28								28	28			
Orge		959								959	959			
Barils, vides								1		1	1			
Maïs		60,122						10,113		70,235	70,235			
Fleur de farine		23,282						7,534		30,916	30,916			
Chevaux								1		1	1			
Fer, en gueuse								79		79	79			
" tout autre		307						1,459		1,766	1,766			
Bois, scié, sur navires		1,117								1,117	1,117			
Farine, de toutes sortes		25						40		65	65			
Marchandises, non énumérées		14						544		558	558			
Mélasses		27						73		100	100			
Avoine		1,654								1,654	1,654			
Huiles								6		6	6			
Peintures								2		2	2			
Acier		394								394	394			
Whisky et autres spiritueux		35						66		101	101			
Blé		148,425						10,218		158,643	158,643			
Grand total, fret	15,292	313,797	11,917					155,938	27,209	469,735	496,944			

Total, péages sur navires	5,724 02	5,674 68	11,398 70
do passagers	344 60	1,436 10	1,780 70
do articles en franchise $28,389 28			
Total, péages	10,734 27	36,711 20	47,445 47

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1894.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	2	247	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	247	249	0 20	14 93	15 13
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2,906	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,906	9	2,915	110 43	0 43	110 86
Produits agricoles, non énumérés, animaux	67	280	.....	306	.....	.....	12	.....	79	586	665	4 49	48 66	53 15
Instruments aratoires	57	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57	1	58	7 45	0 10	7 55
Orge	1	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	3	4	0 10	0 08	0 18
Briques	6,309	73	.....	.....	.....	34	596	.....	6,905	107	7,012	263 32	6 30	269 62
Os	1	115	.....	313	.....	.....	.....	.....	1	428	429	0 04	35 30	35 34
Soufre	814	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	814	.....	814	79 37	.....	79 37
Sarrasin	32	3,229	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	3,229	3,261	0 84	80 75	81 59
Ciment et chaux hydraulique	4,544	103	72	.....	.....	.....	.....	.....	4,616	103	4,719	322 32	4 63	326 95
Argile, chaux et sable	17,003	4,777	.....	.....	2	.....	1,711	.....	18,716	4,777	23,493	731 86	186 79	918 65
Houille	.....	2,815	.....	.....	14	587	.....	18,960	14	22,362	22,376	0 53	1,356 15	1,356 68
Maïs	7	2,737	.....	.....	.....	.....	.....	2,098	7	4,835	4,842	0 50	181 25	181 75
Bestiaux	37	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	150	187	2 49	10 40	12 89
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	.....	78	12 33	.....	12 33
Bois de teint. et mat. tinctor.	21	2	.....	.....	.....	.....	14	.....	35	2	37	2 80	0 20	3 00
Poisson	311	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	311	31	342	15 30	1 82	17 12
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	716	1,726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	716	1,726	2,442	49 73	71 21	120 94
Meubles	127	343	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127	343	470	17 34	21 75	39 09
Gypse	2,193	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,193	2	2,195	27 45	0 08	27 53
Verre, de toutes sortes	83	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	83	102	185	14 72	6 15	20 87
Foin (pressé)	474	571	.....	.....	.....	.....	.....	.....	474	571	1,045	23 89	36 68	60 57
Cochons	1	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	9	10	37	0 39	0 76
Chevaux	1,876	348	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,876	348	2,224	73 10	18 27	91 37
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	5	.....	0 40	0 40

Glace														
Fer, chemin de fer	13								13		13	0 83		0 83
" en gueuse	284	5							284	5	289	9 28	4 77	14 05
" tout autre	14,843	1,243							14,843	1,243	16,086	603 43	49 68	653 11
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et autre minerai, excepté le fer.														
Saindoux et huile de saindoux	11	225							11	225	236	0 88	8 62	9 50
Farines, de toutes sortes	145	1,413							145	1,413	1,558	7 54	62 21	69 75
Viandes, autres que le lard	25	3							25	3	28	2 50	0 12	2 62
Marbre	21								21		21	3 81		3 81
Manille		12								12	12		1 20	1 20
Mélasse	317	49						329	646	49	695	63 85	2 45	66 30
Clous	260	636							260	636	896	42 90	31 80	74 70
Avoine	50	135							50	135	185	1 46	5 39	6 85
Huile, en barils	360	89						43	403	89	492	45 35	4 45	49 80
Tourteaux oléagineux	21	13							21	13	34	2 03	1 03	3 06
Pois		10,364								10,364	10,364		259 60	259 60
Pommes de terre	6	34							6	34	40	0 50	1 91	2 41
Lard	182	78							182	78	260	17 80	3 13	20 93
Peinture	63	239						1	64	239	303	9 61	11 95	21 56
Poix et goudron	87	79						160	247	79	326	15 86	4 05	19 91
Guenilles	86	13							86	13	99	6 95	1 30	8 25
Seigle		10								10	10		0 25	0 25
Graine de lin														
Résine	158	36						1,805	1,963	36	1,999	124 61	1 80	126 41
Sel	2,305	33				15			2,305	48	2,353	203 17	2 39	205 56
Pierre, pour la taille	5								5		5	0 37		0 37
do ouvrée	213	4						475	688	4	692	35 52	0 20	35 72
do impropre à la taille, non ouvrée	46	1,784							46	1,784	1,830	0 90	35 55	36 45
Graines, de toutes sortes	8	53						3	11	53	64	0 79	2 01	2 80
Moutons		244								244	244		18 42	18 42
Cendre de soude	19	13							19	13	32	3 33	0 65	3 98
Acier	101	73							101	73	174	6 84	2 79	9 63
Sucre	874	77						1,810	2,684	77	2,761	234 93	4 00	238 93
Spiritueux, bière, etc	261	28							261	28	289	37 35	1 40	38 75
Tabac, brut	3	2							3	2	5	0 30	0 08	0 38
Suif	10							2	12		12	0 52		0 52
Etain	74	6							74	6	80	11 80	0 30	12 10
Térébenthine	3	41							3	41	44	0 48	2 05	2 53
Blé		359								359	359		26 83	26 83
Blanc de plomb	22								22		22	3 55		3 55
Blanc de céruse	66	3							66	3	69	11 82	0 15	11 97
Laine														
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,230	1,406			263	286	753	4	4,246	1,696	5,942	436 09	144 28	580 37
Ecorce														
Barils, vides	63	54							63	54	117	5 37	4 76	10 13
Courbes														

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ c.	$ c.	$ c.
Flottes	3,355	4,184							3,355	4,184	7,539	66 15	73 24	139 39
Bois de chauffage, sur navires	1,062	9,003							1,062	9,003	10,065	17 70	182 05	199 75
do do en rad.														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur nav.	19,762	9.110		483					19,762	9,593	29,355	503 71	358 91	862 62
do en rad.		117								117	117		5 25	5 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		21,502								21,502	21,502		537 55	537 55
Traverses, sur navires	268								268		268	5 35		5 35
do en radeaux														
Billots de sciage	3,377	8,751							3,377	8,751	12,128	77 66	199 98	277 64
Douves et fonds, barils														
do pipes														
do Indes oc.														
Douves, saloirs														
Bardeaux		1								1	1		0 24	0 24
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		1								1	1		0 20	0 20
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	720								720		720	16 46		16 46
Bois de const., carré, sur nav	10	630							10	630	640	0 25	8 00	8 25
do en rad.	70	5,904							70	5,904	5,974	1 75	150 60	152 35
Traverses		8,192								8,192	8,192		20 65	20 65
Articles en bois et bois en partie fabriqué	26	1							26	1	27	5 00	0 30	5 30
Total du fret payant péages	90,545	103,930	72	1,102	279	922	7,714	21,062	98,610	127,016	225,626	4,407 32	4,321 26	8,728 58

Houille, en fr., par A. du C...	68,172	.....	580	.....	.....	.....	36,124	.....	104,876	.....	104,876			
Articles en franchise pour la const. des canaux, A. C., 1884:														
Marchandises non énumérées.														
Bois de service, scié, sur nav.	40	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	20	60			
do do en rad..	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	.....	22			
Bois de const., carré, en rad..	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	.....	100			
	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	.....	600			
Grand total, fret..	159,479	103,950	652	1,102	279	922	43,838	21,062	204,248	127,036	331,284			
Total des péages sur navires												3,591 96	1,409 18	5,001 14
do passagers												329 07	925 90	1,254 97
do articles en franchise.....											$5,538 00	.....	.....	.....
Total des péages.....												8,328 35	6,656 34	14,984 69

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—Tableau indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de l'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1896.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		16								16	16	3 04
Pommes		17								17	17	1 02
Produits agricoles, non énumérés, légumes		35								35	35	2 33
" " " animaux	2	1,430							2	1,430	1,432	126 09
Instruments aratoires		10								10	10	1 90
Orge		1								1	1	0 06
Sarrasin		7								7	7	0 69
Briques												
Os		6								6	6	0 60
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		2								2	2	0 20
Argile, chaux et sable		4,287								4,287	4,287	113 53
Houille		140								140	140	7 59
Maïs		1								1	1	0 10
Bestiaux	7	405							7	405	412	31 87
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		3								3	3	0 57
Bois de teinture et matières tinctoriales		1								1	1	0 19
Poisson		3								3	3	0 26
Lin et chanvre		3								3	3	0 18
Fleur de farine		63								63	63	5 96
Meubles		15								15	15	2 27
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes		4								4	4	0 76
Foin, pressé	40	963		81					40	1,044	1,084	103 79
Cochons		24								24	24	1 88
Chevaux	20	142							20	142	162	8 01
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		11								11	11	0 94
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

" tout autre		41								41	41	4 04
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chim., et autre min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes		6								6	6	0 60
Viandes, autres que le lard												
Marbre		4								4	4	0 76
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine		249								249	249	21 41
Huile, en barils		6								6	6	1 05
Tourteaux oléagineux												
Pois		92								92	92	7 08
Pommes de terre	2	112							2	112	114	8 03
Lard		18								18	18	1 05
Peinture		1								1	1	0 19
Poix et goudron												
Guenilles		8								8	8	1 25
Seigle		2								2	2	0 20
Graine de lin												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille												
do ouvrée		3								3	3	0 57
do impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		8								8	8	0 79
Moutons	3	397							3	397	400	34 48
Cendre de soude												
Acier												
Sucre		9								9	9	1 71
Spiritueux, bière, etc		8								8	8	1 43
Tabac, brut												
Suif		6								6	6	0 48
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine		8								8	8	0 78
Tous autres effets et marchandises non énumérés	28	353							28	353	381	57 38
Ecorce												
Barils, vides		33								33	33	3 99
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	20	59,440							20	59,440	59,460	495 70
Bois de chauffage, sur navires	42	25,376							42	25,376	25,418	784 39
do en radeaux		10,050								10,050	10,050	102 33
Cercles		5								5	5	1 05
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	5	303,428		63,204					5	366,632	366,637	26,519 39

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Bois de service, scié, en radeaux		412								412	412	10 38
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1	0 09
do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		335		520						855	855	158 91
do en radeaux		689								689	689	36 68
Billots de sciage	4	7,267							4	7,267	7,271	155 18
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		46								46	46	17 43
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
do do en radeaux		2								2	2	0 57
Bois de construction, carré, sur navires												
do do en radeaux		4,180								4,180	4,180	43 89
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué		20								20	20	0 05
Total du fret payant péages	173	420,204		63,805					173	484,009	484,182	28,887 14
En franchise, par arrêté du conseil, 27 juin 1890.												
Flottes		32,746								32,746	32,746	
Bois de chauffage, en radeaux		5,173								5,173	5,173	
Bois de service, scié do		1,119								1,119	1,119	
Traverses de chemin de fer, en radeaux		188								188	188	
Billots de sciage		11,426								11,426	11,426	
Piquets et perches, etc., en radeaux		11								11	11	
Bois de construction, carré, sur navires		737								737	737	
do do en radeaux		660								660	660	
Bois de construction, carré, en radeaux		4,958								4,958	4,958	
Traverses		20								20	20	
Grand total, fret	173	477,242		63,805					173	541,047	541,220	

Total des péages sur navires		2,905 07
do passagers		167 08
do articles en franchise	$841 05	.....
Amendes		.....
*Dommages		.....
Autres recettes		10 85
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		$31,970 14
*Montant des dommages non compris ci-dessus		65 70

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant de revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Des. cente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		722						153		875	875	68 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
" " " animaux												
Instruments aratoires												
Orge								16		16	16	1 60
Briques	28							498	28	498	526	50 74
Os			1,018						1,018		1,018	101 80
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique								140		140	140	14 00
Argile, chaux et sable	89							3,491	89	3,491	3,580	397 92
Houille								95,680		95,680	95,680	9,401 86
Maïs												
Bestiaux	17	88							17	88	105	3 93
Coton, brut												
Faïence et poterie								5		5	5	0 50
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	622	27							622	27	649	21 86
Meubles												
Gypse												
Verre, de toutes sortes												
Foin, pressé	153	2,562	15,106					90	15,259	2,652	17,911	1,222 19
Cochons												
Chevaux	14	64							14	64	78	2 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots			5						5		5	0 50
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre	9								9		9	0 70

Minerai de fer												
Cryolithe ou min. chim., et autre min., excep. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	3							693	3	693	696	69 40
Clous												
Avoine		977								977	977	32 63
Huile, en barils								39		39	39	3 81
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre	3								3		3	0 11
Lard		2								2	2	0 08
Peinture												
Poix et goudron								204		204	204	20 40
Guenilles												
Graine de lin								26		26	26	2 60
Seigle												
Résine								2,252		2,252	2,252	225 20
Sel	187							168	187	168	355	23 04
Pierre, pour la taille												
" ouvrée								151		151	151	15 10
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, toutes sortes												
Moutons		133								133	133	4 67
Cendre de soude												
Acier												
Sucre								3,570		3,570	3,570	357 00
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé												
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	330	28	1,045					2,157	1,375	2,444	3,819	331 20
Etorce												
Barils, vides	6								6		6	0 20
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	480								480		480	28 80
Bois de chauffage, sur navires	174	2,073	128,584						128,758	2,073	130,831	4,323 40
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	3,791		88,215					223	92,006	223	92,229	5,446 12
" " en radeaux	12								12		12	1 40

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Traverses de chemin de fer, sur navires	989	19	767						1,756	19	1,775	140 69
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires			38						38		38	2 50
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, en radeaux			2,581						2,581		2,581	206 22
" " sur navires												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	23		2						25		25	5 98
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1								1		1	0 14
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	5,942	6,935	236,594					109,556	242,536	116,491	359,027	22,389 06

Total, péages sur navires		2,621 08
do passagers		89 86
do articles en franchise	$183.80	
Amendes		5 00
*Dommages		
Autres recettes		42 83
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		21,197 48

* Montant des dommages non compris ci-dessus, $10.00.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de *1894*.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse		24								24	24	3 11
Pommes	4	135							4	135	139	4 23
Produits agricoles non énumérés, légumes	8	10							8	10	18	0 56
" " animaux	1	140							1	140	141	5 13
Instruments aratoires	15	66							15	66	81	8 85
Orge	4	58							4	58	62	1 55
Briques	112	239							112	239	351	9 93
Os	7	5							7	5	12	0 39
Soufre, brut												
Sarrasin		2								2	2	0 05
Ciment et chaux hydraulique	355	17							355	17	372	9 51
Argile, chaux et sable	3,000								3,000		3,000	70 10
Houille		2,649						15,892		18,541	18,541	840 06
Maïs	2	14							2	14	16	0 40
Bestiaux												
Coton, brut		8								8	8	0 20
Faïence et poterie	22	28							22	28	50	4 47
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 18
Poisson	56								56		56	1 35
Lin et chanvre												
Fleur de farine	71	314							71	314	385	9 65
Meubles	17	11							17	11	28	2 93
Gypse	3								3		3	0 07
Verrerie, de toutes sortes	42	11							42	11	53	4 73
Foin, pressé	1,684	19							1,684	19	1,703	45 91
Cochons												
Chevaux	6	7							6	7	13	0 58
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	0 03
Glace												
Fer, chemin de fer	4								4		4	0 10
" en gueuse	36								36		36	1 06
" tout autre	617	22							617	22	639	17 00

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Minerai de fer	60								60		60	3 00
Cryolithe ou miner. chim., et autre min., excep. le fer		460								460	460	23 00
Saindoux et huile de saindoux	14	6							14	6	20	0 50
Farines, de toutes sortes		7								7	7	0 18
Viandes, autres que le lard	38								38		38	0 93
Marbre	11								11		11	0 96
Manille		12								12	12	1 05
Mélasse	97								97		97	8 48
Clous	138								138		138	12 94
Avoine	32	13							32	13	45	1 07
Huile, en barils	111	103					1		112	103	215	19 12
Tourteaux oléagineux		5								5	5	0 13
Pois	6								6		6	0 14
Pommes de terre	39	22							39	22	61	1 58
Lard	168	188							168	188	356	8 66
Peinture	19								19		19	1 71
Poix et goudron	43								43		43	3 76
Guenilles	3	10							3	10	13	1 85
Lin et chanvre												
Seigle												
Résine												
Sel	1,676	342							1,676	342	2,018	52 86
Pierre, pour la taille	11	4							11	4	15	0 37
" ouvrée	14	3							14	3	17	1 49
" impropre à la taille, non ouvrée		488								488	488	12 16
Graines, de toutes sortes	1								1		1	0 03
Moutons		2								2	2	0 05
Cendre de soude	33								33		33	2 89
Acier	49	4							49	4	53	1 34
Sucre	522	57							522	57	579	51 95
Spiritueux, bière, etc.	64	42							64	42	106	9 42
Tabac, brut												
Suif												
Etain	18								18		18	1 62
Térébenthine												

Blé	30	737							30	737	767	19 67
Blanc de plomb	20								20		20	1 77
Blanc de céruse	29								29		29	2 56
Laine		2								2	2	0 05
Tous autres effets et marchandises non énumérés	830	333	2					7	832	340	1,172	107 79
Ecorce	13	32							13	32	45	1 74
Barils, vides	35	2							35	2	37	2 59
Courbes pour bâtiments												
Flottes	1,120								1,120		1,120	19 60
Bois de chauffage, sur navires	14,016	393	777						14,793	393	15,186	278 98
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon	21								21		21	3 00
Bois de service, scié, sur navires	11,270	5,595	17,414	2,959					28,684	8,554	37,238	2,138 05
do en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
do do en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires	560								560		560	6 99
do do en radeaux												
Billots de sciage	218	132							218	132	350	8 11
Douves et fonds, barils												
do pipes												
do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	37	45							37	45	82	13 10
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1								1		1	0 08
do do en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
do en radeaux												
Traverses	960								960		960	6 68
Articles en bois et bois en partie fabriqué		1								1	1	0 09
Total, fret payant péages	38,396	12,819	18,193	2,959			1	15,899	56,590	31,677	88,267	3,934 62
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	486								486		486	
Grand total, fret	38,882	12,819	18,193	2,959			1	15,899	57,076	31,677	88,753	

Total des péages sur navires		1,657 64
do passagers		87 00
do houille en franchise	$ 29 27	
Quaiage et emmagasinage		74 68
Autres recettes		395 20
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau		6,149 14

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Argile, chaux et sable		315								315	315	3 15
Poisson	5	285							5	285	290	2 90
Fer, tout autre	39								39		39	0 39
Sel	4								4		4	0 04
Pierre, pour la taille		640								640	640	6 40
Farine	425						262		687		687	6 87
Produits agricoles	1,423	21					2		1,425	21	1,446	14 46
Autres marchandises	735						15		750		750	7 50
Bois de chauffage (sur navires)	30	241							30	241	271	2 71
Bois de service	441								441		441	4 41
Houille	37	4,908							37	4,908	4,945	49 45
Total, fret payant péages	3,139	6,410					279		3,418	6,410	9,828	98 28
Total des péages sur navires												328 35
Total du revenu												426 63

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1895.

Aarticles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.		
												$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires		1								1	1	0 03
Orge												
Briques	394	40							394	40	434	4 90
Os												
Soufre												
Sarrasin												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux	6								6		6	0 14
Coton, brut												
Faïencerie et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons	28								28		28	0 44
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
do en gueuse												
do tout autre		5								5	5	0 05
Minerai de fer												

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.		
												$ c.
Cryolithe ou min. chimiq., et autre min., except. le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse												
Clous												
Avoine												
Huile, en barils												
Tourteaux oléagineux												
Pois												
Pommes de terre												
Lard												
Peinture												
Poix et goudron												
Guenilles												
Seigle												
Graine de lin												
Résine												
Sel												
Pierre, pour la taille		150								150	150	1 50
do ouvrée		390								390	390	3 90
de impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes												
Moutons	14								14		14	0 14
Cendre de soude												
Acier												
Sucre												
Spiritueux, bière, etc.												
Tabac, brut												
Snif												
Etain												
Térébenthine												
Blé	201								201		201	2 01
Blanc de plomb												

Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	50	88							50	88	138	4 07
Ecorce	95								95		95	3 72
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	242	5,298							242	5,298	5,540	43 94
Bois de chauffage, sur navires	10,725	1,940							10,725	1,940	12,665	149 85
do en radeaux		24								24	24	0 37
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service scié, sur navires	2,394	314							2,394	314	2,708	47 01
do en radeaux		4								4	4	0 06
Mâts, espars et poteaux de télégraphe		25								25	25	0 25
do do do en radeaux	118	761							118	761	879	9 36
Traverses de chemin de fer, sur navires	177								177		177	3 52
do do en radeaux	114	66							114	66	180	7 12
Billots de sciage	6,805	661							6,805	661	7,466	65 18
Douves et fonds, barils												
do do pipes												
do do Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	90	4							90	4	94	7 98
Piquets et perches, pour clôtures, sur navires	173								173		173	1 86
do do do en radeaux		3								3	3	0 06
Bois de construction, carré, sur navires												
do do en radeaux		550								550	550	11 00
Traverses		25								25	25	0 25
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	21,626	10,349							21,626	10,349	31,975	368 71
Bois de chauffage, sur navires, en franchise, par arrêté en conseil du 18 mai 1891	291								291		291	
Grand total, fret	21,917	10,349							21,917	10,349	32,266	

Total, péages sur navires	500 54
do passagers	172 83
do marchandises en franchise	
Autres recettes	128 00
Revenu total, à part les loyers des chutes d'eau	1,170 08

R. DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Murray, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	171	106							171	106	277	5 34
Produits agricoles, non énumérés, légumes	24	16	2						26	16	42	0 83
" " " animaux	12	1							12	1	13	0 25
Instruments aratoires		20								20	20	0 50
Orge	96	197							96	197	293	5 50
Briques												
Os												
Soufre		1								1	1	0 02
Sarrasin	130	120							130	120	250	4 69
Ciment et chaux hydraulique	19								19		19	0 37
Argile, chaux et sable												
Houille	15						258	262	273	262	535	10 05
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut								4		4	4	0 08
Faïence et poterie								2		2	2	0 05
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson			1						1		1	0 02
Lin et chanvre												
Fleur de farine		4								4	4	0 08
Meubles	171	121	15					5	186	126	312	8 12
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	16	3							16	3	19	0 49
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux	12		1					5	13	5	18	0 37
Peaux vertes et salées, cornes et sabots			9						9		9	0 18
Glace												
Fer, chemin de fer												

do en gueuse	10	2							10	2	12	0 23
do tout autre	93		110						203		203	3 83
Minerai de fer												
Cryolithe, min. chimiq. et autre min., excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux	1	2							1	2	3	0 06
Farines, de toutes sortes		10								10	10	0 18
Viandes, autres que le lard												
Marbre		2								2	2	0 05
Manille												
Mélasse												
Clous	7								7		7	0 18
Avoine												
Huile, en barils	18	81						1	18	82	100	2 53
Tourteaux oléagineux												
Pois	140	96						2	140	98	238	4 50
Pommes de terre												
Lard		2								2	2	0 04
Peinture	2								2		2	0 05
Poix et goudron												
Guenilles	12		4						16		16	0 40
Seigle	330	44							330	44	374	7 06
Lin et chanvre												
Résine												
Sel								30		30	30	0 57
Pierre, pour la taille												
Pierre, ouvrée												
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	1,606								1,606		1,606	16 06
Graines, toutes sortes	2								2		2	0 04
Moutons												
Cendre de soude	5								5		5	0 13
Acier												
Sucre	13		2						15		15	0 40
Spiritueux, bière, etc	10	14							10	14	24	0 62
Tabac, brut												
Suif	10								10		10	0 19
Etain								1		1	1	0 03
Térébenthine												
Blé	60	201							60	201	261	4 90
Blanc de plomb												
Blanc de céruse	78								78		78	1 97
Laine	13		7					3	20	3	23	0 45
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1,155	863	4					11	1,159	874	2,033	51 19
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes, pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires			36						36		36	0 30
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ c.
Bois de service, scié, sur navires	19		358						377		377	4 30
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Traverses de chemins de fer, sur navires												
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	1		12						13		13	1 05
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux		4,020								4,020	4,020	50 25
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux												
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	2								2		2	0 10
Total, fret payant péages	4,253	5,926	561				258	326	5,072	6,252	11,324	188 60

Total des péages sur navires	236 71
do passagers	137 50
Revenu total, à part les loyers de chutes d'eau	756 20

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1896.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 13—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, pendant la saison de navigation de 1895.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Alcalis, potasse et perlasse											
Pommes	136		219						355		355
Produits agricoles, non énumérés, légumes											
do do do animaux											
Instruments aratoires			2						2		2
Orge		427				5,520				5,947	5,947
Briques							12		12		12
Os											
Soufre											
Sarrasin											
Ciment et chaux hydraulique			144		43				187		187
Argile, chaux et sable		2,650			515				515	2,650	3,165
Houille, bitumineuse	64				108,703		13,996		122,763		122,763
do anthracite	10				24,900				24,910		24,910
Maïs											
Bestiaux	2								2		2
Coton, brut											
Faïencerie et poterie											
Bois de teinture et matières tinctoriales			12						12		12
Poisson		305				20		100		425	425
Lin et chanvre											
Farine	4	2,997				12,009		3,368	4	18,374	18,378
Meubles	12								12		12
Gypse											
Verrerie, de toutes sortes	50		17						67		67
Foin, pressé	76					37		10	76	47	123
Cochons											
Chevaux											
Peaux vertes et salées, cornes et sabots								41		41	41
Glace											
Fer, chemin de fer	1						8		9		9
do en gueuse											

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal du Saut-Sainte-Marie, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Fer, tout autre	60	1,102	65		938		2		1,065	1,102	2,167
Minerai de fer						214,290				214,290	214,290
Cryolithe ou minerai chimique											
Minerai de cuivre						305				305	305
Saindoux et huile de saindoux	1		2						3		3
Farines, de toutes sortes		75				390				465	465
Viandes, autres que le lard	2	15							2	15	17
Marbre											
Manille											
Mélasse	15								15		15
Clous	79		57		50				186		186
Avoine	29	35			20	163			49	198	247
Huile, en barils	182		2,857		5,291		500		8,830		8,830
Tourteaux oléagineux											
Pois	9								9		9
Pommes de terre	1								1		1
Lard	2								2		2
Peinture											
Poix et goudron	10		1						11		11
Guenilles											
Seigle						1,610				1,610	1,610
Graine de lin		1,553				6,850		1,347		9,750	9,750
Résine											
Sel	92		235		815				1,142		1,142
Pierre, pour la taille						466	33		33	466	499
do ouvrée	1								1		1
do impropre à la taille, non ouvrée											
Graines, de toutes sortes											
Moutons											
Cendre de soude											
Acier	50								50		50
Sucre	100		955		345				1,400		1,400
Spiritueux, bière, etc	82		42						124		124
Tabac, brut											
Suif											

Etain	1								1		1
Térébenthine											
Blé		25,879		16,755		82,803		10,113		135,550	135,550
Blanc de plomb											
Blanc de céruse			10						10		10
Laine								15		15	15
Tous autres effets et marchandises non énumérés	5,773	303	713	30	6,218	1,081	175	106	12,879	1,520	14,399
Ecorce											
Barils, vides											
Courbes, pour bâtiments											
Flottes	76						1,618	20	1,694	20	1,714
Bois de chauffage, sur navires	3,186			2,400		320			3,186	2,720	5,906
" en radeaux											
Cercles											
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires	2					18,769		847	2	19,616	19,618
" " en radeaux											
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires											
" " en radeaux											
Traverses de chemin de fer, sur navires											
" " en radeaux											
Billots de sciage		189								189	189
Douves et fonds, barils											
" " pipes											
" " Indes occidentales											
Douves, saloirs			473						473		473
Bardeaux						60				60	60
Piquets et perches pour clôture, carrés, sur navires											
" " en radeaux											
Bois de construction, carré, sur navires		40								40	40
" " en radeaux								17		17	17
Traverses											
Articles en bois et bois en partie fabriqué	311								311		311
Total, fret	10,419	35,570	5,804	19,185	147,838	344,693	16,344	15,984	180,405	415,432	595,837

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

ANNEXE

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ c.		$ c.		$ c.
Navires à vapeur canadiens	352,680	3,984 99	715,726	4,170 26	80,644	250 83
" américains	464,951	6,957 17	18,495	119 75	776	7 95
Voiliers canadiens	165,947	3,525 97	926,257	11,064 26	51,464	736 78
" américains	84,795	1,912 91	87,028	682 83	198,952	2,460 36
Total, classe n° 1	1,068,373	16,381 04	1,747,416	16,037 10	331,836	3,455 92
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	34,038	390 33	59,962	2,776 72	5,225	75 69
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	723	138 31	7,088	281 02	526	50 74
Soufre	672	100 80	817	79 82	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	327	27 81	8,792	937 90	140	14 00
Argile, chaux et sable	524	43 60	24,020	997 70	3,580	397 92
Poisson	4	0 60	358	19 52	.....	.....
Gypse	.....	.....	2,195	27 53	.....	.....
Fer, chemin de fer	185	36 28	52	6 68	.....	.....
" en gueuse	2,090	414 92	523	49 15	.....	.....
" tout autre	4,155	786 89	20,478	1,311 91	9	0 70
Sel	54	8 59	3,716	410 01	355	23 04
Acier	883	175 25	1,823	256 98	.....	.....
Pierre, pour la taille	430	86 00	8	0 82	.....	.....
Pommes	68	6 97	2,097	292 33	875	68 60
Orge	8,689	868 90	1,125	112 28	16	1 60
Sarrasin	.....	.....	3,930	148 49	.....	.....
Maïs	164,894	16,489 10	8,358	533 35	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	208	31 20	22	3 30	.....	.....
Fleur de farine	44,044	8,678 56	4,511	431 29	649	21 86
Foin, pressé	33	4 95	1,390	112 32	17,911	1,222 19
Farines, de toutes sortes	46,381	9,276 20	1,614	78 15	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	34	3 06	.....	.....
Avoine	18,236	1,824 20	651	53 45	977	32 63
Pois	.....	.....	16,509	875 80	.....	.....
Pommes de terre	14	1 05	40	2 41	3	0 11
Seigle	1,007	151 05	456	44 85	.....	.....
Graine de lin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" toutes sortes	14	2 80	157	16 75	.....	.....
Tabac, non ouvré	16	3 20	5	0 38	.....	.....
Blé	203,088	20,284 90	5,667	584 78	.....	.....
Tous autres produits agricoles, légumes	403	20 45	3,867	253 66	.....	.....
Os	.....	.....	490	44 49	1,018	101 80
Bestiaux	.....	.....	200	14 84	105	3 93
Cochons	.....	.....	14	1 36	.....	.....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	71	11 05	31	4 30	5	0 50
Chevaux	26	0 90	2,271	98 42	78	2 86
Saindoux et huile de saindoux	6	1 20	266	14 05	.....	.....
Viandes, autres que le lard	30	6 00	34	3 52	.....	.....
Lard	87	17 40	346	33 83	2	0 08
Moutons	.....	.....	244	18 42	133	4 67
Suif	696	104 40	14	0 82	.....	.....
Laine	1,536	307 20	12	1 80	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	1,753	216 35	.....	.....
Total, classe n° 3	499,594	59,910 73	125,978	8,377 89	26,382	1,947 23

A—*Suite.*

et montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1895.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
157,737	172 45	138,690	597 78	98,262	704 32	5,908	118 17	49,990	363 04
154	0 61	3	0 25	2,586	25 59	.....	.....	.....	.....
4,228	23 39	134,895	1,937 03	54,798	656 38	10,508	210 18	35,325	137 70
295	3 25	15,528	370 01	13,206	271 35	.....	.....	.....	.....
162,414	199 70	289,116	2,905 07	168,852	1,657 64	16,416	328 35	85,315	500 54
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre	
11,903	139 64	13,645	167 08	5,305	87 00	.....	.....	24,184	172 83
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonn'x.	
.....	.....	.....	.....	351	9 93	.....	.....	434	4 90
1	0 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	0 37	2	0 20	372	9 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	4,287	113 53	3,000	70 10	315	3 15	.....	.....
1	0 02	3	0 26	56	1 35	290	2 90	.....	.....
.....	.....	.....	.....	3	0 07	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	4	0 10	.....	.....	.....	.....
12	0 23	.....	.....	36	1 06	.....	.....	.....	.....
203	3 83	41	4 04	639	17 00	39	0 39	5	0 05
30	0 57	.....	.....	2,018	52 86	4	0 04	.....	.....
.....	.....	.....	.....	53	1 34	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	15	0 37	640	6 40	150	1 50
277	5 34	17	1 02	139	4 23	.....	.....	.....	.....
293	5 50	1	0 06	62	1 55	.....	.....	.....	.....
250	4 69	7	0 69	2	0 05	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	16	0 40	.....	.....	.....	.....
4	0 08	.....	.....	8	0 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 08	63	5 96	385	9 65	687	6 87	.....	.....
.....	.....	1,084	103 79	1,703	45 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 60	7	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5	0 13	.....	.....	.....	.....
.....	.....	249	21 41	45	1 07	.....	.....	.....	.....
238	4 50	92	7 08	6	0 14	.....	.....	.....	.....
.....	.....	114	8 03	61	1 58	.....	.....	.....	.....
374	7 06	2	0 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	8	0 79	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
261	4 90	.....	.....	767	19 67	.....	.....	201	2 01
42	0 83	35	2 33	18	0 56	1,446	14 46	.....	.....
.....	.....	6	0 60	12	0 39	.....	.....	.....	.....
.....	.....	412	31 87	.....	.....	.....	.....	6	0 14
.....	.....	24	1 88	.....	.....	.....	.....	28	0 44
9	0 18	11	0 94	1	0 03	.....	.....	.....	.....
18	0 37	162	8 01	13	0 58	.....	.....	.....	.....
3	0 06	.....	.....	20	0 50	.....	.....	.....	.....
10	0 18	.....	.....	38	0 93	.....	.....	.....	.....
2	0 04	18	1 05	356	8 66	.....	.....	.....	.....
.....	.....	400	34 48	2	0 05	.....	.....	14	0 14
10	0 19	6	0 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	0 45	8	0 78	2	0 05	.....	.....	.....	.....
13	0 25	1,432	126 09	141	5 13	.....	.....	.....	.....
2,099	39 78	8,494	476 45	10,357	265 36	3,421	34 21	838	9 18

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ c.		$ c.		$ c.
Alcalis, potasse et perlasse	137	16 44	33	6 60	.....	.....
Instruments aratoires	77	11 55	63	8 55	.....	.....
Faïence et poterie	29	4 35	135	23 73	5	0 50
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	55	6 60	.....	.....
Meubles	28	3 65	965	138 09	.....	.....
Verre, de toutes sortes	4	0 65	1,222	228 27	.....	.....
Marbre	860	129 00	21	3 81	.....	.....
Manille	25	3 75	15	1 80	.....	.....
Mélasse	464	74 47	734	74 10	696	69 40
Clous	106	12 11	2,593	414 10	.....	.....
Huile, en barils	286	46 63	1,008	153 00	39	3 81
Peinture	21	3 25	534	67 76	.....	.....
Poix et goudron	31	4 65	431	40 91	204	20 40
Guenilles	.....	.....	131	14 65	26	2 60
Résine	.....	.....	2,003	127 21	2,252	225 20
Cendre de soude	21	3 15	791	155 78	.....	.....
Sucre	6,735	1,009 93	5,142	715 13	3,570	357 00
Pierre, ouvrée	84	10 50	692	35 72	151	15 10
Ferblanc	51	6 21	767	149 50	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	47	3 13	.....	.....
Blanc de plomb	5	0 75	84	15 95	.....	.....
Blanc de céruse	.....	.....	621	122 37	.....	.....
Whisky, et tous autres spiritueux	859	138 46	501	81 15	.....	.....
Marchandises, non énumérées	64,118	9,767 25	11,576	1,707 17	3,819	331 20
Total, classe n° 4	73,941	11,246 75	30,164	4,295 08	10,762	1,025 21
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	4	0 66	.....	.....
Barils, vides	36	6 76	300	45 05	6	0 20
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	7,539	139 39	480	28 80
Bois de chauffage, sur navires	7,836	371 44	10,695	241 75	130,831	4,323 40
" en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	45,760	8,174 46	41,836	1,984 92	92,229	5,446 12
" " en radeaux	.....	.....	117	5 25	12	1 40
Cercles	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses de chemins de fer, sur navires	1,942	310 48	268	5 35	2,581	206 22
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	38	2 50
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	21,502	537 55	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	64,215	9,626 48	660	9 25	.....	.....
" " en radeaux	1	0 57	6,031	158 03	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	32	12 80	65	20 50	.....	.....
Bardeaux	20	13 78	1	0 24	25	5 98
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	.....	.....	1	0 20	1	0 14
" " en rad.	.....	.....	720	16 46	.....	.....
Billots de sciage	1,860	81 36	12,128	277 64	.....	.....
Douves et fonds, barils	212	16 50	.....	.....	.....	.....
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " Indes occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	8,192	20 65	.....	.....
Echalas à houblon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	121,914	18,614 63	110,059	3,462 89	226,203	10,014 76

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
.....	.....	16	3 04	24	3 11	.....	.....	.....	.....
20	0 50	10	1 90	81	8 85	.....	.....	1	0 03
2	0 05	3	0 57	50	4 47	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	2	0 18	.....	.....	.....	.....
312	8 12	15	2 27	28	2 93	.....	.....	.....	.....
19	0 49	4	0 76	53	4 73	.....	.....	.....	.....
2	0 05	4	0 76	11	0 96	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	12	1 05	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	97	8 48	.....	.....	.....	.....
7	0 18	.....	.....	138	12 94	.....	.....	.....	.....
100	2 53	6	1 05	215	19 12	.....	.....	.....	.....
2	0 05	1	0 19	19	1 71	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	43	3 76	.....	.....	.....	.....
16	0 40	8	1 25	13	1 85	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	0 13	.....	.....	33	2 89	.....	.....	.....	.....
15	0 40	9	1 71	579	51 95	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 57	17	1 49	.....	.....	390	3 90
1	0 03	.....	.....	18	1 62	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	20	1 77	.....	.....	.....	.....
78	1 97	.....	.....	29	2 56	.....	.....	.....	.....
24	0 62	8	1 43	106	9 42	.....	.....	.....	.....
2,033	51 19	381	57 38	1,172	107 79	750	7 50	138	4 07
2,636	66 71	469	73 07	2,760	253 63	750	7 50	529	8 00
.....	.....	.....	.....	45	1 74	.....	.....	95	3 72
.....	.....	33	3 99	37	2 59	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	59,460	495 70	1,120	19 60	.....	.....	5,540	43 94
36	0 30	25,418	784 39	15,186	278 98	271	2 71	12,665	149 85
.....	.....	10,050	102 33	.....	.....	.....	.....	24	0 37
377	4 30	366,637	26,519 39	37,238	2,138 05	441	4 41	2,708	47 01
.....	.....	412	10 38	.....	.....	.....	.....	4	0 06
.....	.....	5	1 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	855	158 91	560	65 99	.....	.....	177	3 52
.....	.....	689	36 68	.....	.....	.....	.....	180	7 12
.....	.....	1	0 09	.....	.....	.....	.....	25	0 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	879	9 36
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,020	50 25	4,180	43 89	.....	.....	.....	.....	550	11 00
2	0 10	.....	.....	1	0 09	.....	.....	.....	.....
13	1 05	46	17 43	82	13 10	.....	.....	94	7 98
.....	.....	.....	.....	1	0 08	.....	.....	173	1 86
.....	.....	2	0 57	.....	.....	.....	.....	3	0 06
.....	.....	7,271	155 18	350	8 11	.....	.....	7,466	65 18
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	20	0 05	960	6 08	.....	.....	25	0 25
.....	.....	.....	.....	21	3 00	.....	.....	.....	.....
4,448	56 00	475,079	28,330 03	55,601	2,537 41	712	7 12	30,608	351 53

N° (A) 14.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe speciale.		$ c.		$ c.		$ c.
Houille	158,866	31,773 05	187,527	26,129 33	95,680	9,401 86
Cryolithe ou minerai chimique	1,140	57 00	.....	.....	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pierre, impropre à la taille, non ouvrée	3,585	340 11	2,183	64 65	.....	.....
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	163,591	32,170 16	189,710	26,193 98	95,680	9,401 86
Total, fret et péages	859,040	138,713 64	455,911	61,143 66	359,027	25,920 67
Bois de construction et autres bois, en fr.	.....	.....	1,840	121 06	.....	.....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	10,555	1,583 25	370,477	33,806 22	.....	.....
Grands totaux, passagers et tonnage de navires non compris	869,595	140,269 89	828,228	95,070 94	359,027	25,920 67

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 septembre 1895.

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
535	10 05	140	7 59	18,541	840 06	4,945	49 45	.....	.....
.....	.....	.....	.....	460	23 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	60	3 00	.....	.....	.....	.....
1,606	16 06	.....	.....	488	12 66	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,141	26 11	140	7 59	19,549	878 22	4,945	49 45	.....	.....
11,324	527 94	484,182	31,959 29	88,267	5,679 26	9,828	426 63	31,975	1,042 08
.....	.....	57,038	841 05	.....	.....	.....	.....	291	5 50
.....	.....	.....	.....	486	12 97	.....	.....	.....	.....
11,324	527 94	541,220	32,800 34	88,753	5,692 23	9,828	426 63	32,266	1,047 58

R. DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

ANNEXE

N° (A) 15.—SOMMAIRE du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés totale de chaque article transporté,

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ c.		$ c.		$ c.
Navires de toutes sortes	1,068,373	16,381 04	1,747,416	16,037 10	331,836	3,455 92
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	34,038	390 33	59,962	2,776 72	5,225	75 69
Produits de la forêt.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Ecorce			4	0 66		
Courbes pour bâtiments						
Flottes			7,539	139 39	480	28 80
do ....En franchise						
Bois de chauffage	7,836	371 44	10,695	241 75	130,831	4,323 40
do ....En franchise						
Cercles et échalas à houblon						
Bois de service, scié	45,760	8,174 46	41,953	1,990 17	92,241	5,447 52
do ....En franchise			1,239			
Mâts, espars, etc			21,502	537 55	38	2 50
Traverses de chemins de fer	1,942	310 48	268	5 35	2,581	206 22
do .En franchise						
Billots de sciage	1,860	81 36	12,128	277 64		
do ....En franchise						
Douves, de toutes sortes	212	16 50				
do ...En franchise						
Bardeaux	20	13 78	1	0 24	25	5 98
Piquets et perches			721	16 66	1	0 14
do ..En franchise						
Bois de construction, carré	64,216	9,627 05	6,691	167 28		
do En franchise			600			
Traverses			8,192	20 65		
do ....En franchise						
Total	121,846	18,595 07	111,533	3,397 34	226,197	10,014 56
Animaux.						
Bestiaux			200	14 84	105	3 93
Cochons			14	1 36		
Chevaux	26	0 90	2,271	98 42	78	2 86
do ....En franchise			1			
Moutons			244	18 42	133	4 67
Total	26	0 90	2,730	133 04	316	11 46
Produits des animaux.						
Os			490	44 49	1,018	101 80
Corn. et sab., peaux vert. et sal., bruts.	71	11 05	31	4 30	5	0 50
do do En fr.	26					
Saindoux et huile de saindoux	6	1 20	266	14 05		
do En franc.	1					
Viandes, autres que le lard	30	6 00	34	3 52		
Lard	87	17 40	346	33 83	2	0 08
do ....En franchise						
Suif	696	104 40	14	0 82		
Laine	1,536	307 20	12	1 80		
Produits agricoles non énumérés, animaux			1,753	216 35		
Total	2,453	447 25	2,946	319 16	1,025	102 38

A—*Suite.*

pour la saison de navigation terminée le 31 décembre 1895, indiquant la quantité et le montant des péages perçus.

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
162,414	199 70	289,116	2,905 07	168,852	1,657 64	16,416	328 35	85,315	500 54
Nombre. 11,903	139 64	Nombre. 13,645	167 08	Nombre. 5,305	87 00	Nombre.	.....	Nombre 24,184	172 83
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Ton'x.	
.....	.....	.....	.....	45	1 74	.....	.....	95	3 72
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	59,460	495 70	1,120	19 60	.....	.....	5,540	43 94
.....	.....	32,746	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36	0 30	35,468	886 72	15,186	278 98	271	2 71	12,689	150 22
.....	.....	5,173	.....	.....	.....	.....	.....	291	.....
.....	.....	5	1 05	21	3 00	.....	.....	.....	.....
377	4 30	367,049	26,529 77	37,238	2,138 05	441	4 41	2,712	47 07
.....	.....	1,119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 09	.....	.....	.....	.....	904	9 61
.....	.....	1,544	195 59	560	65 99	.....	.....	357	10 64
.....	.....	188	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	7,271	155 18	350	8 11	.....	.....	7,466	65 18
.....	.....	11,426	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	1 05	46	17 43	82	13 10	.....	.....	94	7 98
.....	.....	2	0 57	1	0 08	.....	.....	176	1 92
.....	.....	737	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,020	50 25	4,180	43 89	.....	.....	.....	.....	550	11 00
.....	.....	5,618	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	20	0 05	960	6 08	.....	.....	25	0 25
.....	.....	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,446	55 90	532,084	28,326 04	55,563	2,534 73	712	7 12	30,899	351 53
.....	.....	412	31 87	.....	.....	.....	.....	6	0 14
.....	.....	24	1 88	.....	.....	.....	.....	28	0 44
18	0 37	162	8 01	13	0 58	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	400	34 48	2	0 05	.....	.....	14	0 14
18	0 37	998	76 24	15	0 63	.....	.....	48	0 72
.....	.....	6	0 60	12	0 39	.....	.....	.....	.....
9	0 18	11	0 94	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	0 06	.....	.....	20	0 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	0 18	.....	.....	38	0 93	.....	.....	.....	.....
2	0 04	18	1 05	356	8 66	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	0 19	6	0 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
23	0 45	8	0 78	2	0 05	.....	.....	.....	.....
13	0 25	1,432	126 09	141	5 13	.....	.....	.....	.....
70	1 35	1,481	129 94	570	15 69	.....	.....	.....	.....

N° (A) 15.—Sommaire du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits agricoles.		$ c.		$ c		$ c.
Produits agricoles non énumérés, légumes	403	20 45	3,867	253 66		
" " en fr.	26					
Pommes	68	6 97	2,097	292 33	875	68 60
" en fr.			28			
Orge	8,689	868 90	1,125	112 28	16	1 60
" en fr.			959			
Sarrasin			3,930	148 49		
Coton, brut						
Maïs	164,894	16,489 10	8,358	533 35		
" en fr.			70,235			
Lin et chanvre	208	31 20	22	3 30		
Farine	44,044	8,678 56	4,511	431 29	649	21 86
" en fr.			30,864			
Foin, pressé	33	4 95	1,390	112 32	17,911	1,222 19
" en fr.	124		52			
Farine, toutes sortes	46,381	9,276 20	1,614	78 15		
" " en fr.			65			
Manille	25	3 75	15	1 80		
Avoine	18,236	1,824 20	651	53 45	977	32 63
" en ft.			1,654			
Pois			16,509	875 80		
Pommes de terre	14	1 05	40	2 41	3	0 11
Seigle	1,007	151 05	456	44 85		
Graines, lin, trèfle et herbe	14	2 80	157	16 75		
" " en fr.	25					
Tabac, brut	16	3 20	5	38		
Blé	203,088	20,284 90	5,667	584 78		
" en fr.			158,643			
Total	487,295	57,647 28	312,914	3,545 39	20,431	1,346 99
Produits manufacturés.						
Alcalis, potasse et perlasse	137	16 44	33	6 60		
" " en fr.			34			
Instruments aratoires	77	11 55	63	8 55		
Barils, vides	36	6 76	300	45 05	6	0 20
" en fr.			1			
Briques	723	138 31	7,088	281 02	526	50 74
" en fr.	24					
Ciment et chaux hydraulique	327	27 81	8,792	937 90	140	14 00
" " en fr.	1,859					
Faïence et poterie	29	4 35	135	23 73	5	0 50
" en fr.	12					
Meubles	28	3 65	965	138 09		
Verre, toute sortes	4	0 65	1,222	228 27		
" en fr.	394					
Fer, chemin de fer	185	36 28	52	6 68		
Fer, en gueuse	2,090	414 92	523	49 15		
" en fr.	56		79			
Fer, tout autre	4,155	786 89	20,478	1,311 91	9	0 70
" en fr.	1,831		1,766			
Mélasse	464	74 47	734	74 10	696	69 40
" en fr.	20		100			
Clous	106	12 11	2,593	414 10		
" en fer	1,149					
Huile	286	46 63	1,008	153 00	39	3 81
" en fr.	31		6			
Tourteaux oléagineux			34	3 06		
Peintures	21	3 25	534	67 70		

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895, etc.—*Suite.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
42	0 83	35	2 33	18	0 56	1,446	14 46	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
277	5 34	17	1 02	139	4 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
293	5 50	1	0 06	62	1 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
250	4 69	7	0 69	2	0 05	.....	.....	.....	.....
4	0 08	.....	.....	8	0 20	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	16	0 40	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	3	0 18	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 08	63	5 96	385	9 65	687	6 87	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,084	103 79	1,703	45 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 60	7	0 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	12	1 05	.....	.....	.....	.....
.....	.....	249	21 41	45	1 07	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
238	4 50	92	7 08	6	0 14	.....	.....	.....	.....
.....	.....	114	8 03	61	1 58	.....	.....	.....	.....
374	7 06	2	0 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 04	8	0 79	1	0 03	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
261	4 90	.....	.....	767	19 67	.....	.....	201	2 01
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,745	33 02	1,682	152 24	3,232	86 27	2,133	21 33	201	2 01
.....	.....	16	3 04	24	3 11	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
20	0 50	10	1 90	81	8 85	.....	.....	1	0 03
.....	.....	33	3 99	37	2 59	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	351	9 93	.....	.....	434	4 90
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	0 37	2	0 20	372	9 51	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 05	3	0 57	50	4 47	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
312	8 12	15	2 27	28	2 93	.....	.....	.....	.....
19	0 49	4	0 76	53	4 73	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	4	0 10	.....	.....	.....	.....
12	0 23	.....	.....	36	1 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
203	3 83	41	4 04	639	17 00	39	0 39	5	0 05
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	97	8 48	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	0 18	.....	.....	138	12 94	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
100	2 53	6	1 05	215	19 12	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	5	0 13	.....	.....	.....	.....
2	0 05	1	0 19	19	1 71	.....	.....	.....	.....

N° (A) 15.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produits fabriqués—Fin.		$ c.		$ c.		$ c.
Peinture ... en fr.	75	...	2	...	...	...
Poix et goudron	31	4 65	431	40 91	204	20 40
" ... en fr.	67	...	...	...	...	...
Résine	...	...	2,003	127 21	2,252	225 22
Cendre de soude	21	3 15	791	155 78	...	...
" ... en fr.	84	...	...	...	...	...
Spiritueux, whisky, etc.	859	138 46	501	81 15	...	...
" ... en fr.	77	...	101	...	...	...
Acier	883	175 25	1,823	256 98	...	...
" ... en fr.	528	...	394	...	...	...
Sucre	6,735	1,009 93	5,142	715 13	3,570	357 00
" ... en fr.	1,430	...	...	...	...	...
Ferblanc	51	6 21	767	149 50	...	...
" ... en fr.	396	...	...	...	...	...
Térébenthine	...	...	47	3 13	...	...
Blanc de plomb	5	0 75	84	15 95	...	...
" ... en fr.	7	...	...	...	...	...
Blanc de céruse	...	...	621	122 37	...	...
" ... en fr.	113	...	...	...	...	...
Articles en bois	32	12 80	65	20 50	...	...
Total	25,438	2,935 27	59,312	5,437 58	7,447	741 95
Marchandises.						
Soufre, brut	672	100 80	817	79 82	...	...
Argile, chaux et sable	524	43 60	24,020	997 70	3,580	397 92
Houille	158,866	31,773 05	187,527	26,129 33	95,680	9,401 86
" ... en fr.	...	...	104,876	...	...	...
Bois de teinture et matières tinctoriales	...	...	55	6 60	...	...
Poisson	4	0 60	358	19 52	...	...
Gypse	...	...	2,195	27 53	...	...
Minerais, de toutes sortes	1,140	57 00	...	...	...	...
Marbre	860	129 00	21	3 81	...	...
Guenilles	...	...	131	14 65	26	2 60
Sel	54	8 59	3,716	410 01	355	23 04
" ... en fr.	932	...	...	...	...	...
Pierre, de toutes sortes	4,099	436 61	2,883	101 19	151	15 10
Tous autres effets et marchandises non énumérés	64,118	9,767 25	11,576	1,707 17	3,819	331 20
" " ... en fr.	1,268	...	618	...	...	...
Total	232,537	42,316 50	338,793	29,497 33	103,611	10,171 72
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	869,595	138,713 64	828,228	61,143 66	359,027	25,920 67

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 18 novembre 1896.

durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895, etc.—*Fin.*

Canal Murray.		Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
				43	3 76				
5	0 13			33	2 89				
24	0 62	8	1 43	106	9 42				
				53	1 34				
15	0 40	9	1 71	579	51 95				
1	0 03			18	1 62				
				20	1 77				
78	1 97			29	2 56				
2	0 10			1	0 09				
821	19 60	148	21 15	3,031	182 06	39	0 39	440	4 98
1	0 02								
		4,287	113 53	3,000	70 10	315	3 15		
535	10 05	140	7 59	18,541	840 06	4,945	49 45		
				486					
		1	0 19	2	0 18				
1	0 02	3	0 26	56	1 35	290	2 90		
				3	0 07				
				520	26 00				
2	0 05	4	0 76	11	0 96				
16	0 40	8	1 25	13	1 85				
30	0 57			2,018	52 86	4	0 04		
1,606	16 06	3	0 57	520	14 02	640	6 40	540	5 40
2,033	51 19	381	57 38	1,172	107 79	750	7 50	138	4 07
4,224	78 36	4,827	181 53	26,342	1,115 24	6,944	69 44	678	9 47
11,324	527 94	541,220	31,959 29	88,753	5,679 26	9,828	426 63	32,266	1,042 08

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

10—10½*****

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 16.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendnt la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total.
CANAL WELLAND.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Chippawa	.....	50	3 15	0 75	3 01	2 40	6 52	4 72	12 32	.....	33 37
Colborne	.....	3,902 43	16,117 26	14,896 15	12,169 61	13,036 90	11,003 25	8,630 63	8,172 09	1,086 14	89,014 46
Dalhousie	.....	3,035 22	12,177 96	6,249 55	4,645 11	6,301 16	5,939 09	5,046 12	4,968 48	263 10	48,625 79
Dunnville	.....	1 08	16 91	26 49	95 43	75 97	3 58	2 08	27 66	.....	249 20
Maitland	.....	.....	18 85	5 83	0 25	1 91	3 58	0 25	5 83	.....	36 50
Robinson	.....	1 87	84 96	50 54	8 35	.....	.....	.....	.....	.....	145 72
Sainte-Catherine	.....	42 38	54 57	51 10	143 99	108 71	94 87	79 33	33 65	.....	608 60
Total, canal Welland	.....	6,983 48	28,473 66	21,280 41	17,065 75	19,527 05	17,050 89	13,763 13	13,220 03	1,349 24	138,713 64
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois	.....	.....	68 35	251 68	483 38	548 47	298 24	210 49	151 70	.....	2,012 31
Cardinal	.....	2 25	164 55	176 96	97 44	60 68	76 55	82 15	187 13	3 97	851 68
Cornwall	.....	62 45	4,519 20	4,240 03	3,559 79	5,020 17	3,203 83	2,190 13	2,660 01	2 83	25,458 44
Kingston	.....	491 28	1,438 75	2,345 52	1,407 51	529 83	1,001 54	2,045 19	1,281 04	.....	10,540 66
Lachine	.....	90	249 86	248 03	303 55	486 53	241 82	243 78	183 30	.....	1,957 77
Montréal	.....	4 37	3,207 47	3,322 36	3,340 05	3,292 93	2,629 67	2,592 67	1,933 28	.....	20,322 80
Total, canaux du Saint-Laurent	.....	561 25	9,648 18	10,584 58	9,191 72	9,938 61	7,451 65	7,364 41	6,396 46	6 80	61,143 66
CANAL CHAMBLY.											
Chambly	.....	.....	641 41	1,919 07	1,793 39	2,142 80	2,200 80	2,338 60	1,589 40	.....	12,625 47
Saint-Jean	.....	.....	3,004 97	1,350 54	2,828 22	1,624 24	2,111 59	1,468 56	290 56	.....	12,678 68
Saint-Ours	.....	13 81	89 82	73 63	95 41	80 77	80 71	108 98	73 39	.....	616 52
Total, canal Chambly	.....	13 81	3,736 20	3,343 24	4,717 02	3,847 81	4,393 10	3,916 14	1,953 35	.....	25,920 67

Canaux de l'Ottawa.											
Ottawa	.....	199 60	3,665 33	2,931 79	3,285 96	2,297 02	2,905 76	2,730 53	932 71	.....	18,948 70
Carillon	.....	.....	22 21	21 88	12 94	14 62	9 29	14 63	1 40	.....	96 97
Grenville	.....	43 38	2,133 87	2,279 16	2,167 44	1,621 26	1,377 93	1,472 30	661 62	.....	11,756 96
Sainte-Anne	.....	2 84	97 37	184 01	305 63	261 72	132 86	119 82	52 41	.....	1,156 66
Total, canaux de l'Ottawa	.....	245 82	5,918 78	5,416 84	5,771 97	4,194 62	4,425 84	4,337 28	1,648 14	.....	31,959 29
Canal Rideau.											
Kingston-Mills	.....	.....	74 40	334 97	297 27	266 11	252 22	142 14	30 18	.....	1,397 29
Ottawa	.....	2 80	442 11	839 14	880 65	564 28	423 16	391 61	169 82	.....	3,713 57
Smith's-Falls	.....	.....	49 20	115 28	141 88	101 87	88 25	54 46	17 46	.....	568 40
Total, canal Rideau	.....	2 80	565 71	1,289 39	1,319 80	932 26	763 63	588 21	217 46	.....	5,679 26
Canal Saint-Pierre.											
Saint-Pierre	2 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	201 84	222 27	426 63
Canaux de la Vallée de la Trent.											
Bobcaygeon	.....	.....	26 99	63 08	70 77	92 86	96 10	85 00	23 45	.....	458 25
Buckhorn	.....	.....	0 25	6 50	20 16	34 70	49 35	24 75	.....	.....	135 71
Burleigh	.....	.....	4 25	5 50	15 05	16 75	14 40	13 45	3 75	.....	73 15
Fenelon-Falls	.....	.....	5 83	13 54	12 90	17 28	6 75	2 95	1 55	.....	60 80
Hastings	.....	.....	4 75	3 78	4 50	9 80	5 21	4 95	2 00	.....	34 99
Peterborough	.....	6 57	27 12	54 78	60 61	69 12	33 32	18 87	8 79	.....	279 18
Total, canaux de la Vallée de la Trent	.....	6 57	69 19	147 18	183 99	240 51	205 13	149 97	39 54	.....	1,042 08
Canal Murray.											
Brighton	.....	7 83	57 38	96 76	100 15	118 75	76 03	54 45	14 70	1 89	527 94
Grand total	2 52	7,821 56	48,469 10	42,158 40	38,350 40	38,799 61	34,366 27	30,173 59	23,691 52	1,580 20	265,413 17

RICHARD DEVLIN,
Compilateur, statistique des canaux.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 30 septembre 1895.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17.—TABLEAU SOMMAIRE indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par tous les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1895, et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
													$ c.
CANAL WELLAND.													
Navires canadiens, à vapeur	1,031	89,175	92,897	83,601	1,052	.....	.....	3,559	82,396	176,335	176,345	352,680	3,984 99
do à voiles	482	30,309	32,098	52,220	902	.....	.....	675	49,743	83,204	82,743	165,947	3,525 97
Total, du Canada	1,513	119,484	124,995	135,821	1,954	.....	.....	4,234	132,139	259,539	259,088	518,627	7,510 96
Navires américains, à vapeur	495	3	29	17,543	503	221,791	181,745	356	42,981	239,693	225,258	464,951	6,957 17
do à voiles	214	588	2	9,063	753	33,337	27,836	41	13,175	43,029	41,766	84,795	1,912 91
Total, Etats-Unis	709	591	31	26,606	1,256	255,128	209,581	397	56,156	282,722	267,024	549,746	8,870 08
Grand total, canal Welland	2,222	120,075	125,026	162,427	3,210	255,128	209,581	4,631	188,295	542,261	526,112	1,068,373	16,381 04
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur	3,200	362,004	302,357	31,216	37	.....	.....	.....	20,112	393,220	322,506	715,726	4,170 26
do à voiles	4,449	465,998	313,538	53,872	.....	.....	.....	661	92,188	520,531	405,726	926,257	11,064 26
Total, du Canada	7,649	828,002	615,895	85,088	37	.....	.....	661	112,300	913,751	728,232	1,641,983	15,234 52
Navires américains, à vapeur	448	548	457	2,150	15	6,631	6,365	419	1,820	9,748	8,657	18,405	119 75
do à voiles	649	1,935	19,753	14,082	1,606	481	596	31,479	17,096	47,977	39,051	87,028	682 83
Total, Etats-Unis	1,097	2,483	20,210	16,232	1,621	7,112	6,961	31,898	18,916	57,725	47,708	105,433	802 58
Grand total, canaux du Saint-Laurent	8,746	830,485	636,105	101,320	1,658	7,112	6,961	32,559	131,216	971,476	775,940	1,747,416	16,037 10
CANAL CHAMBLY.													
Navires canadiens, à vapeur	472	38,487	41,534	119	.....	.....	.....	.....	504	38,606	42,038	80,644	250 83
do à voiles	630	7,093	7,656	14,081	100	.....	.....	.....	22,534	21,174	30,290	51,464	736 78
Total, du Canada	1,102	45,580	49,190	14,200	100	.....	.....	.....	23,038	59,780	72,328	132,108	987 61

Navires américains, à vapeur	20	67	.....	378	.....	.....	.....	.....	331	445	331	776	7 95
" à voiles	2,140	1,170	2,506	90,644	205	.....	.....	.....	104,427	91,814	107,138	198,952	2,460 36
Total, Etats-Unis	2,160	1,237	2,506	91,022	205	.....	.....	.....	104,758	92,259	107,469	199,728	2,468 31
Grand total, canal Chambly	3,262	46,817	51,696	105,222	305	.....	.....	.....	127,796	152,039	179,797	331,836	3,455 92
CANAUX DE L'OTTAWA.													
Navires canadiens, à vapeur	865	41,688	96,684	.....	318	.....	.....	.....	.....	41,688	97,002	138,690	597 78
" à voiles	1,169	4,537	119,466	.....	10,892	.....	.....	.....	.....	4,537	130,358	134,895	1,937 03
Total, du Canada	2,034	46,225	216,150	.....	11,210	.....	.....	.....	.....	46,225	227,360	273,585	2,534 81
Navires américains, à vapeur	1	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	3	3	0 25
" à voiles	160	2,200	108	.....	13,220	.....	.....	.....	.....	2,200	13,328	15,528	370 01
Total, Etats-Unis	161	2,200	108	.....	13,223	.....	.....	.....	.....	2,200	13,331	15,531	370 26
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,195	48,425	216,258	.....	24,433	.....	.....	.....	.....	48,425	240,691	289,116	2,905 07
CANAL RIDEAU.													
Navires canadiens, à vapeur	1,298	47,719	47,903	1,120	.....	.....	.....	.....	1,520	48,839	49,423	98,262	704 32
" à voiles	793	23,462	24,128	3,647	.....	.....	.....	.....	3,561	27,109	27,689	54,798	656 38
Total, du Canada	2,091	71,181	72,031	4,767	.....	.....	.....	.....	5,081	75,948	77,112	153,060	1,360 70
Navires américains, à vapeur	81	522	314	555	67	.....	.....	.....	1,128	1,077	1,509	2,586	25 59
" à voiles	203	1,753	1,593	4,049	1,281	.....	.....	.....	4,530	5,802	7,404	13,206	271 35
Total, Etats-Unis	284	2,275	1,907	4,604	1,348	.....	.....	.....	5,658	6,879	8,913	15,792	296 94
Grand total, canal Rideau	2,375	73,456	73,938	9,371	1,348	.....	.....	.....	10,739	82,827	86,025	168,852	1,657 64
CANAL SAINT-PIERRE.													
Navires canadiens, à vapeur	52	3,431	2,477	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,431	2,477	5,908	118 17
" à voiles	196	5,502	4,623	.....	.....	.....	.....	383	.....	5,885	4,623	10,508	210 18
Total, du Canada	248	8,933	7,100	.....	.....	.....	.....	383	.....	9,316	7,100	16,416	328 35
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canal Saint-Pierre	248	8,933	7,100	.....	.....	.....	.....	383	.....	9,316	7,100	16,416	328 35

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.													$ c.
Navires canadiens, à vapeur	1,385	24,732	25,258	...	...	...	...	...	...	24,732	25,258	49,990	363 04
do à voiles	562	17,329	17,996	...	...	...	...	...	...	17,329	17,996	35,325	137 50
Total, du Canada	1,947	42,061	43,254	...	...	...	...	...	...	42,061	43,254	85,315	500 54
Navires américains, à vapeur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, Etats-Unis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand total, can. de la vallée de la Trent	1,947	42,061	43,254	...	...	...	...	...	...	42,061	43,254	85,315	500 54
CANAL MURRAY.													
Navires canadiens, à vapeur	448	95,982	35,427	13,092	...	...	...	499	12,737	109,573	48,164	157,737	172 45
" à voiles	104	1,400	1,641	725	82	...	...	122	258	2,247	1,981	4,228	23 39
Total, du Canada	552	97,382	37,068	13,817	82	...	...	621	12,995	111,820	50,145	161,965	195 84
Navires américains, à vapeur	3	...	...	35	59	...	...	...	60	35	119	154	0 61
" à voiles	13	52	6	55	...	...	...	...	182	107	188	295	3 25
Total, Etats-Unis	16	52	6	90	59	...	...	...	242	142	307	449	3 86
Grand total, canal Murray	568	97,434	37,074	13,907	141	...	...	621	13,237	111,962	50,452	162,414	199 70

N° (A) 17.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Desc'te.	Montée.	Descente.		
NAVIRES CANADIENS.													$ c.
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,513	119,484	124,995	135,821	1,954	.....	.....	4,234	132,139	259,539	259,088	518,627	7,510 96
Saint-Laurent	7,649	828,002	615,895	85,088	37	.....	.....	661	112,300	913,751	728,232	1,641,983	15,234 52
Chambly	1,102	45,580	49,190	14,200	100	.....	.....	.....	23,038	59,780	72,328	132,108	987 61
Ottawa	2,034	46,225	216,150	.....	11,210	.....	.....	.....	.....	46,225	227,360	273,585	2,534 81
Rideau	2,091	71,181	72,031	4,767	.....	.....	.....	.....	5,081	75,948	77,112	153,060	1,360 70
Saint-Pierre	248	8,933	7,100	.....	.....	.....	.....	383	.....	9,316	7,100	16,416	328 35
Vallée de la Trente	1,947	42,061	43,254	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42,061	43,254	85,315	500 54
Murray	552	97,382	37,068	13,817	82	.....	.....	621	12,995	111,820	50,145	161,965	195 84
Total, canadiens	17,136	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	.....	.....	5,899	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	28,653 33
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	709	591	31	26,606	1,256	255,128	209,581	397	56,156	282,722	267,024	549,746	8,870 08
Saint-Laurent	1,097	2,483	20,210	16,232	1,621	7,112	6,961	31,898	18,916	57,725	47,708	105,433	802 58
Chambly	2,160	1,237	2,506	91,022	205	.....	.....	.....	104,758	92,259	107,469	199,728	2,468 31
Ottawa	161	2,200	108	.....	13,223	.....	.....	.....	.....	2,200	13,331	15,531	370 26
Rideau	284	2,275	1,907	4,604	1,348	.....	.....	.....	5,658	6,879	8,913	15,792	296 94
Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vallée de la Trent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Murray	16	52	6	90	59	.....	.....	.....	242	142	307	449	3 86
Total, américains	4,427	8,838	24,768	138,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	12,812 03
Grand total des navires canadiens et américains	21,563	1,267,686	1,190,451	392,247	31,095	262,240	216,542	38,194	471,283	1,960,367	1,909,371	3,869,738	41,465 36

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 18 novembre 1896.

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 17—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1894 et 1895, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

—	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1894.												$ cts.
Canal Welland	7,623	117,867	9,597	36,910	230,948	361,319	1,270	242,687	249,438	758,783	1,008,821	159,694 19
Canaux du Saint-Laurent	185,780	425,789	17,607	222	224	1,788	44,750	210,618	248,361	638,417	886,778	63,005 43
Canal Chambly	11,371	7,934	157,086	.....	.....	.....	.....	101,217	168,457	109,151	277,608	21,149 65
Canal Rideau	45,356	15,475	18,558	1,003	.....	.....	.....	14,087	63,914	30,565	94,479	5,836 39
Canaux de l'Ottawa	353	510,298	.....	51,359	.....	.....	.....	.....	353	561,657	562,010	34,042 78
Canal Saint-Pierre	16,318	39,142	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,318	39,142	55,460	2,637 14
Canaux de la Vallée de la Trent	24,268	12,003	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,268	12,003	36,271	1,009 23
Canal Murray	8,086	12,098	1,327	120	.....	.....	.....	257	9,413	12,475	21,888	756 20
	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715	288,131 01
1895.												
Canal Welland	5,328	97,048	12,470	4,126	214,520	263,163	1,565	271,375	233,883	635,712	869,595	138,713 64
Canaux du Saint-Laurent	174,771	417,747	12,569	1,102	279	922	43,838	177,000	231,457	596,771	828,228	61,143 66
Canal Chambly	5,942	6,935	236,594	.....	.....	.....	.....	109,556	242,536	116,491	359,027	25,920 67
Canal Rideau	38,882	12,819	18,193	2,959	.....	.....	1	15,899	57,076	31,677	88,753	5,679 26
Canaux de l'Ottawa	173	477,242	.....	63,805	.....	.....	.....	.....	173	541,047	541,220	31,959 29
Canal Saint-Pierre	3,139	6,410	.....	.....	.....	.....	279	.....	3,418	6,410	9,828	426 63
Canaux de la Vallée de la Trent	21,917	10,349	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,917	10,349	32,266	1,042 08
Canal Murray	4,253	5,926	561	.....	.....	.....	258	326	5,072	6,252	11,324	527 94
Grand total	254,405	1,034,476	280,387	71,992	214,799	264,085	45,941	574,156	795,532	1,944,709	2,740,241	265,413 17

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 septembre 1895.

R. DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation en 1895.

Canal Welland.

Canadiens.					Américains.			
Vapeurs.			Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	8	64	4	32	4	32	3	24
10	2	20	9	90	3	30	2	20
15	2	30	2	30	3	45	1	15
20	1	20	1	20	3	60	1	20
25	5	125	1	25	...	...	...	...
30	6	180	...	...	...	...	...	...
35	7	245	...	...	3	105	1	35
40	...	...	1	40	2	80	1	40
45	1	45	1	45	1	45	...	...
50	3	150	1	50	...	...	1	50
55	...	...	...	...	1	55	...	...
60	...	...	5	300	1	60	3	180
65	1	65	...	...	...	...	2	130
70	1	70	...	...	...	...	...	...
75	1	75	...	...	...	...	...	...
85	1	85	...	...	...	...	...	...
90	1	90	1	90	...	...	...	...
95	1	95	...	...	...	...	...	...
100	...	...	2	200	...	...	1	100
110	...	...	1	110	...	...	2	220
135	...	...	1	135	...	...	...	...
145	...	...	3	435	...	...	...	...
150	...	...	2	300	...	...	...	...
160	1	160	...	...	...	...	...	...
165	1	165	1	165	...	...	...	...
190	...	...	1	190	...	...	...	...
200	2	400	2	400	...	...	...	...
205	...	...	...	...	1	205	...	...
210	1	210	...	...	...	...	...	...
220	2	440	...	...	...	...	...	...
225	...	...	1	225	...	...	...	...
230	...	...	1	230	...	...	...	...
245	...	...	...	...	...	...	1	245
250	...	...	1	250	...	...	...	...
260	2	520	...	...	...	...	2	520
265	...	...	...	...	...	...	2	530
270	...	...	...	...	...	...	2	540
280	...	...	2	560	2	560	2	560
285	...	...	...	...	...	...	1	285
290	...	...	1	290	...	...	1	290
295	1	295	3	885	...	...	1	295
300	...	...	...	...	...	...	1	300
305	3	915	...	...	...	...	2	610
310	...	...	2	620	...	...	3	930
315	...	...	...	...	...	...	2	630
320	...	...	2	640	1	320	1	320
325	...	...	2	650	...	...	2	650
330	...	...	1	330	...	...	1	330
335	...	...	3	1,005	...	...	...	...
340	...	...	...	...	...	...	1	340
355	...	...	...	...	...	...	1	355
360	1	360	...	...	...	...	...	...
365	...	...	...	...	3	1,095	...	...
400	...	...	...	...	1	400	1	400
405	3	1,215	...	...	...	...	...	...

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
415	1	415						
440	2	880						
455	1	455	2	910				
460			1	460				
465	1	465						
470					1	470	2	940
485							2	970
490	1	490			1	490	1	490
500	2	1,000						
510	1	510						
515	1	515					1	515
530	1	530						
540					2	1,080		
545	2	1,090	1	545				
550					1	550		
560	1	560						
575	1	575						
585							1	585
590			1	590			2	1,180
595					1	595		
600	1	600					2	1,200
605					1	605		
615					2	1,230		
620					1	620	1	620
625					2	1,250		
630							1	630
640					2	1,280		
645			1	645				
655					1	655	1	655
660					1	660		
680							1	680
685			1	685				
695					1	695		
707							2	1,414
710					1	710		
719			1	719				
725					1	725		
740							1	740
769	1	769						
771	1	771						
775					1	775		
787					1	787		
796					1	796		
800					1	800		
802			1	802			2	1,604
837					1	837		
838							1	838
870							1	870
880					1	880		
904					1	904		
908			1	908				
911					1	911		
918					1	918		
929	1	929						

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

Canal Welland—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage. total.	Nombre.	Tonnage total.
940	.....	.....	.....	.....	1	940	.....	.....
950	.....	.....	.....	.....	1	950	.....	.....
962	.....	.....	.....	.....	1	962	.....	.....
968	.....	.....	.....	.....	1	968	.....	.....
977	1	977	.....	.....	.....	.....	.....	.....
978	.....	.....	.....	.....	1	978	.....	.....
985	.....	.....	.....	.....	1	985	.....	.....
994	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	2,982
997	.....	.....	.....	.....	1	997	.....	.....
1,013	.....	.....	.....	.....	1	1,013	.....	.....
1,022	.....	.....	.....	.....	1	1,022	.....	.....
1,029	.....	.....	.....	.....	1	1,029	.....	.....
1,035	1	1,035	.....	.....	2	2,070	.....	.....
1,038	.....	.....	.....	.....	1	1,038	.....	.....
1,041	.....	.....	1	1,041	.....	.....	.....	.....
1,053	.....	.....	.....	.....	1	1,053	.....	.....
1,054	.....	.....	.....	.....	1	1,054	.....	.....
1,083	.....	.....	.....	.....	1	1,083	.....	.....
1,085	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,085
1,086	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,086
1,111	.....	.....	.....	.....	2	2,222	.....	.....
1,172	1	1,172	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,180	.....	.....	.....	.....	1	1,180	.....	.....
1,185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1,185
1,189	.....	.....	.....	.....	1	1,189	.....	.....
1,203	.....	.....	.....	.....	1	1,203	.....	.....
1,206	.....	.....	.....	.....	1	1,206	.....	.....
1,267	1	1,267	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,425	.....	.....	.....	.....	1	1,425	.....	.....
1,441	.....	.....	.....	.....	1	1,441	.....	.....
1,547	.....	.....	.....	.....	1	1,547	.....	.....
1,548	.....	.....	.....	.....	1	1,548	.....	.....
1,550	.....	.....	.....	.....	1	1,550	.....	.....
1,553	.....	.....	.....	.....	2	1,553	.....	.....
1,565	.....	.....	.....	.....	1	1,565	.....	.....
Total..	81	21,044	69	15,647	87	56,086	73	29,233

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 19.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation 1894.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	27	216	16	128	4	32	2	16
10	11	110	19	190	2	20	1	10
15	12	180	2	30	1	15	1	15
20	3	60	11	220	3	60	2	40
25	11	275	5	125	...	...	1	25
30	8	240	10	300	...	...	2	60
35	6	210	...	...	1	35	...	...
40	9	360	14	560	1	40	1	40
45	3	135	4	180	1	45	...	...
50	7	350	6	300	3	150	3	150
55	3	165	2	110	1	55	...	...
60	9	540	25	1,500	1	60	...	...
65	2	130	1	65	1	65	...	...
70	1	70	4	280	...	...	1	70
75	3	225	2	150	1	75	...	...
80	1	80	6	480	1	80	2	160
85	1	85	5	425	...	...	6	510
90	3	270	7	630	1	90	11	990
95	...	...	9	855	...	...	48	4,560
100	3	300	21	2,100	...	...	81	8,100
105	4	420	9	945	...	...	23	2,415
110	3	330	8	880	...	...	9	990
115	2	230	9	1,035	...	...	6	690
120	3	360	8	960	...	...	8	960
125	1	125	4	500	...	...	...	...
130	1	130	8	1,040	...	...	...	...
135	...	...	5	675	...	...	...	...
140	1	140	5	700	...	...	...	...
145	2	290	10	1,450	...	...	...	...
150	...	...	16	2,400	...	...	...	...
155	2	310	34	5,270	...	...	...	...
160	...	...	15	2,400	...	...	2	320
165	6	990	16	2,640	...	...	...	...
170	...	...	6	1,020	...	...	...	...
175	...	...	3	525	...	...	...	...
180	...	...	5	900	...	...	...	...
185	...	...	3	555	...	...	...	...
190	1	190	4	760	...	...	...	...
195	...	...	3	585	...	...	...	...
200	3	600	2	400	...	...	...	...
220	...	...	1	220	...	...	...	...
230	...	...	5	1,150	...	...	...	...
250	...	...	1	250	...	...	...	...
255	...	...	1	255	...	...	...	...
260	...	...	2	520	...	...	...	...
265	1	265	3	795	...	...	...	...
270	...	...	2	540	...	...	...	...
275	1	275	1	275	...	...	...	...
285	...	...	...	...	...	...	1	285
290	1	290	1	290	...	...	...	...
300	...	...	3	900	...	...	...	...
305	1	305	8	2,440	...	...	...	...
310	...	...	3	930	...	...	...	...

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 20.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Suite.*

Canaux du Saint-Laurent—*Suite.*

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
315	.....	.....	2	630	.....	.....	.....	.....
320	.....	.....	3	960	.....	.....	2	640
325	1	325	2	650	.....	.....	.....	.....
330	.....	.....	1	330	.....	.....	.....	.....
335	1	335	3	1,005	.....	.....	1	335
340	.....	.....	4	1,360	.....	.....	1	340
345	2	690	2	690	.....	.....	1	345
350	.....	.....	2	700	.....	.....	.....	.....
360	.....	.....	2	720	.....	.....	.....	.....
365	1	365	3	1,095	.....	.....	.....	.....
370	.....	.....	2	740	.....	.....	.....	.....
375	.....	.....	2	750	.....	.....	.....	.....
390	.....	.....	1	390	.....	.....	.....	.....
395	1	395	1	395	.....	.....	.....	.....
400	1	400	.....	.....	.....	.....	.....	.....
415	.....	.....	2	830	.....	.....	.....	.....
435	1	435	1	435	.....	.....	1	435
440	2	880	1	440	.....	.....	1	440
445	1	445	1	445	.....	.....	.....	.....
450	.....	.....	1	450	.....	.....	.....	.....
455	1	445	.....	.....	.....	.....	.....	.....
475	1	475	1	475	.....	.....	1	475
490	.....	.....	1	490	.....	.....	.....	.....
500	1	500	1	500	.....	.....	.....	.....
510	2	1,020	.....	.....	.....	.....	.....	.....
515	.....	.....	1	515	.....	.....	.....	.....
516	.....	.....	2	1,032	.....	.....	.....	.....
518	.....	.....	1	518	.....	.....	.....	.....
520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
541	.....	.....	2	1,082	.....	.....	.....	.....
543	.....	.....	1	543	.....	.....	.....	.....
545	1	545	.....	.....	.....	.....	.....	.....
567	.....	.....	1	567	.....	.....	.....	.....
570	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
575	1	575	.....	.....	.....	.....	.....	.....
580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
585	.....	.....	1	585	.....	.....	.....	.....
586	.....	.....	1	586	.....	.....	.....	.....
590	2	1,180	1	590	.....	.....	.....	.....
595	1	595	.....	.....	.....	.....	.....	.....
600	1	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....
628	.....	.....	1	628	.....	.....	.....	.....
630	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
680	1	680	.....	.....	.....	.....	.....	.....
681	.....	.....	1	681	.....	.....	.....	.....
685	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
695	1	695	.....	.....	.....	.....	.....	.....
715	1	715	.....	.....	.....	.....	.....	.....
719	.....	.....	1	719	.....	.....	.....	.....
769	.....	.....	1	769	.....	.....	.....	.....
771	.....	.....	1	771	.....	.....	.....	.....
775	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
780	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 20.—RELEVÉ du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires, etc.—*Fin.*

CANAUX DU SAINT-LAURENT—*Fin*

	CANADIENS.				AMÉRICAINS.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers,	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
805	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
929	.....	.....	1	929	.....	.....	.....	.....
1,185	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,285	.....	.....	1	1,285	.....	.....	.....	.....
1,485	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	181	21,556	430	69,113	22	822	219	23,416

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 21.—Relevé du nombre et du tonnage des différentes sortes de navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1895.

Rideau, Ottawa et Chambly.

	Canadiens.				Américains.			
	Vapeurs.		Voiliers.		Vapeurs.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage. total.	Nombre.	Tonnage total.
8	56	448	215	1,720	11	88	21	168
10	9	90	23	230	2	20	.....	.....
15	12	180	9	135	7	105	.....	.....
20	8	160	9	180	1	20	.....	.....
25	9	225	5	125	.....	.....	3	75
30	3	90	2	60	.....	.....	.....	.....
35	1	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	4	160	9	360	1	40	1	40
45	.....	.....	2	90	.....	.....	.....	.....
50	5	250	7	350	.....	.....	2	100
55	2	110	3	165	.....	.....	.....	.....
60	2	120	1	60	.....	.....	.....	.....
65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	130
70	.....	.....	1	70	2	140	8	560
75	3	225	4	300	.....	.....	.....	.....
80	1	80	3	240	.....	.....	2	160
85	1	85	2	170	1	85	8	680
90	2	180	4	360	.....	.....	16	1,440
95	1	95	5	475	1	95	99	9,405
100	1	100	12	1,200	.....	.....	179	17,900
105	1	105	6	630	.....	.....	41	4,305
110	.....	.....	5	550	.....	.....	27	2,970
115	.....	.....	2	230	.....	.....	20	2,300
120	1	120	7	840	.....	.....	10	1,200
125	3	375	5	625	.....	.....	1	125
130	.....	.....	3	390	.....	.....	.....	.....
135	.....	.....	2	270	.....	.....	.....	.....
140	1	140	6	840	.....	.....	1	140
145	2	290	12	1,740	.....	.....	.....	.....
150	.....	.....	16	2,400	.....	.....	.....	.....
155	1	155	28	4,340	.....	.....	.....	.....
160	.....	.....	15	2,400	.....	.....	.....	.....
165	.....	.....	12	1,980	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	4	680	.....	.....	.....	.....
175	.....	.....	3	525	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	2	360	.....	.....	.....	.....
185	.....	.....	1	185	.....	.....	.....	.....
190	1	190	2	380	.....	.....	.....	.....
195	.....	.....	1	195	.....	.....	.....	.....
200	1	200	2	400	.....	.....	.....	.....
262	1	262	.....	.....	.....	.....	.....	.....
289	.....	.....	1	289	.....	.....	.....	.....
324	1	324	.....	.....	.....	.....	.....	.....
332	1	332	.....	.....	.....	.....	.....	.....
397	1	397	.....	.....	.....	.....	.....	.....
691	1	691	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	136	6,214	451	26,539	26	593	441	41,698

ANNEXE A—*Fin.*

N° (A) 22.—Relevé du tonnage classifié des différents navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation de 1895.

CANAL WELLAND.

Canadiens.								Américains.							
Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,267 ton'x..	33	18,310	1	250 à 1,041 ton'x...	28	12,535	1	250 à 1,565 ton'x ...	65	55,369	1	250 à 1,185 ton'x .	54	28,154
2	200 " 249 " . .	5	1,050	2	200 " 249 " ...	2	455	2	200 " 249 " ...	1	205	2	200 " 249 " .	1	245
3	150 " 199 " ...	2	325	3	150 " 199 " ...	6	1,055	3	150 " 199 " ...	....	.....	3	150 " 199 " .	....	.....
4	100 " 149 " ...	.....	.....	4	100 " 149 " ...	7	880	4	100 " 149 " ...	....	.....	4	100 " 149 " .	3	320
5	50 " 99 " ...	9	630	5	50 " 99 " ...	7	440	5	50 " 99 " ...	2	115	5	50 " 99 " .	6	360
6	Moins de 50 " ...	32	729	6	M'ns de 50 " ...	19	282	6	M'ns de 50 " ...	19	397	6	M'ns de 50 " .	9	154
	Total	81	21,044		Total	69	15,647		Total.	87	56,086		Total.....	73	29,233

CANAUX DU SAINT-LAURENT

1	250 à 715 ton'x..	29	13,440	1	250 à 1,285 ton'x...	82	33,475	1	250 à — ton'x	....	....	1	250 à 475 ton'x..	9	3,295
2	200 " 249 " ..	3	600	2	200 " 249 " ...	8	1,770	2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 " ..	....	.....
3	150 " 199 " ..	9	1,490	3	150 " 199 " ..	105	17,055	3	150 " 199 " ...	....	.....	3	150 " 199 " ..	2	320
4	100 " 149 " ..	20	2,325	4	100 " 149 " ...	87	10,285	4	100 " 149 "	....	.....	4	100 " 149 " ..	127	13,155
5	50 " 99 " ..	30	1,915	5	50 " 99 " ...	67	4,795	5	50 " 99 "	9	575	5	50 " 99 " ..	71	6,440
6	Moins de 50 " ..	90	1,786	6	M'ns de 50 " . .	81	1,733	6	M. de 50 "	13	247	6	M'ns de 50 " ..	10	206
	Total	181	21,556		Total	430	69,113		Total	22	822		Total	219	23,416

RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

1	250 à 691 ton'x....	5	2,006	1	250 à 289 ton'x	1	289	1	250 à — ton'x....	.....	.....	1	250 à — ton'x...	.....	....
2	200 " 249 "	1	200	2	200 " 249 "	2	400	2	200 " 249 "	.....	.....	2	200 " 249 " ...	.....	.....
3	150 " 199 "	2	345	3	150 " 199 " ...	84	13,445	3	150 " 199 " ...	....	.....	3	150 " 199 "	.....	.....
4	100 " 149 "	9	1,130	4	100 " 149 "	60	7,315	4	100 " 149 "	....	.....	4	100 " 149 "	279	28,940
5	50 " 99 " ...	17	1,145	5	50 " 99 "	30	2,190	5	50 " 99 " ...	4	320	5	50 " 99 "	137	12,475
6	Moins 50 "	102	1,388	6	Moins 50 "	274	2,900	6	Moins 50 "	22	273	6	Moins 50 "	25	283
	Total	136	6,214		Total...	451	26,539		Total	26	593		Total.....	441	41,698

RICHARD DEVLIN,
Compilateur de la statistique des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 novembre 1896.

REVENU DES

TARIF REVISÉ DES

Sec. 1.

N° 22.—DROITS DE PÉAGES À PRÉLEVER SUR LES

CANAUX WELLAND, DU SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

(A. du C., 18 avril 1873.)

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se computent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa, et écluse Sainte-Anne, montée et descente.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
Classe n° 1.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Vapeurs.....par tonneau	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½	0 $\frac{3}{32}$
Voiliers et autres	0 02¼	0 02¼	0 3¾	0 01½	0 01¼	0 02¼	0 01	0 02⅝	0 $\frac{1}{16}$
Classe n° 2.									
Passagers, 21 ans et plus	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾	0 1¼
do moins de 21 ans	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½	0 0⅝
Classe n° 3.									
Briques, ciment et chaux Argile, chaux et sable Soufre Maïs Fleur de farine Fer pour voie ferrée Fer en gueuses Autre fer, y compris acier (A. du C., 1er fév. 1888) Plâtre, gypse Sel Viandes salées ou poisson, en barils ou autrement Produits agricoles, légumes, non spécifiés Produits agricoles, animaux, non spécifiés Pierre de taille, brute Blé	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾	0 1⅞
Classe n° 4.									
Autres articles, non spécifiés	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29	0 2½

CANAUX

DROITS DE PÉAGES.

CANAUX DU DOMINION EN 1895.

CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.

(A. du C., 25 juillet 1888.)

1ère section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénélon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon. à Lakefield.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/16 0 00 1/4	0 00 3/4 0 01	0 00 3/16 0 00 1/4
0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 01 0 00 1/2	0 04 0 02	0 01 0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03

TARIF DES PÉAGES SUR LES

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA, CHAMBLY ET MURRAY.

Les droits de péages se subdivisent en six classes et se computent par tonne, à moins qu'autrement spécifié.	Canal Welland, allant à l'ouest.	Canal Welland, allant à l'est.	Du Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, montée et descente.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, montée et descente.	Canal Rideau, montée et descente.	Canaux de l'Ottawa et écluse de Sainte-Anne, montée et desc.	Ottawa à Saint-Jean, montée et descente.	Canal Murray, montée et descente.
Classe n° 5.									
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼	0 01⅞
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00¼
Courbes de navires, chaque	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½	0 00¼
Flottes, par 1,000 pieds linéaires	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05	0 17½
Bois de chauffage, par corde, sur navires	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23	0 02½
do do en radeaux	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼	0 03½
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼	0 00⅝
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de quarante pieds cubes, en radeaux.	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½	0 01¼
Traverses de chemins de fer, sur navires, chaque	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜	0 0 1/16
Traverses de chemin de fer, en radeaux, chaque	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼	0 00⅛
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planche, sur navires	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20	0 01⅞
Bois scié, planches, madriers, voliges et bois scié, par m. p., mesure de planches, en radeaux	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½	0 03¾
Bois carré, par m. p. cubes, sur navires	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69	0 12½
do do en radeaux	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13	0 25
Bois à voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de quarante pieds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55	0 05
Bardeaux, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08	0 00¾
Poteaux et perches pour clôtures, par mille, sur navires	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42	0 05
do do en radeaux	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77	0 10
Bois en grume, mesure étalon	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13	0 01
Douves et fonds de barils, par mille	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30	0 02½
do de pipes do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75	0 12½
do de pipes des I. Occ., par m.	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65	0 07½
do de saloirs, sciés ou coupés, par mille	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06	0 00½
Traverses, par cent	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½	0 06¼
Echalas à houblon, par mille	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65	0 25
Classe spéciale.									
Gypse, crû (par A. du C., 28 oct. 1882)	0 15	0 05	....	0 05	Vers	l'ouest	.....	.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾	0 01⅞
Pierre, brute, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½	0 07½
Cryolithe, minerai de fer ou minerai chimiq.	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 11	0 05

CANAUX DU CANADA—*Fin.*

CANAUX DE LA VALLEE DE LA TRENT.

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Parcours entier.	Peterborough à Hastings, montée et descente.
Chutes Fénelon à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Chutes Fénelon à Lakefield.	
Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Bobcaygeon.	Péages exigés à Buckhorn.	Péages exigés à Burleigh.	Péages exigés aux Chutes Fénelon.	Péages exigés à Peterborough et Hastings.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 01
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 00⅛	0 09½	0 00⅛
0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 00¼	0 01	0 00¼
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 04	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

Canal Saint-Pierre.

Sec. 2. Sur chaque vaisseau passant par le dit canal, 2 centins par tonneau du vaisseau et 1 centin par tonne de fret, montée et descente. Arrêté du conseil du 23 juin 1883. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

RÈGLEMENTS SPÉCIAUX SE RAPPORTANT AUX TAUX DE PÉAGE SUR QUELQUES-UNS DES CANAUX.

Sec. 3. La houille peut passer dans tous les canaux, à l'exception du canal Welland, franc de port. Arrêté du conseil, 6 juin 1869. Arrêtés du conseil rev. du 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 4. Les bois en grume, bois manufacturé, ou autres produits de l'industrie forestière peuvent passer sans péages le Chippawa Creek entre l'Aqueduc et Port-Robinson. Arrêté du conseil, 18 mai 1863. Arrêtés du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 109.

Sec. 5. (*a*) Par suite de la construction du barrage à travers la rivière Ottawa à Carillon, lequel a rendu la descente des rapides, à cet endroit, difficile et même à certaines époques impraticable, il semble nécessaire, à cause de la difficulté qui se rattache toujours à la descente par le glissoir construit dans le barrage, que l'on puisse se servir du canal pour le mouvement des radeaux, et que jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement on accorde un passage libre aux radeaux dans le canal de Carillon, aux conditions imposées par le ministère des chemins de fer et canaux en vue du revenu à percevoir sur le trafic de ce canal. Arrêté du conseil, 6 juillet 1888.

Sec. 5. (*b*) "A part les cas spéciaux où il est donné une permission privilégiée on n'accorde pas de passage aux radeaux ou parties de radeaux dans le canal de Grenville." Arrêté du cons., 27 juin 1890.

Canal du Saut-Sainte-Marie.

Sec. 6. Le passage de tous les vaisseaux et du fret sera exempt de péages dans le canal du Saut-Sainte-Marie jusqu'à ce qu'il en soit décidé autrement.

Sec. 7. (*a*) Il y aura passage libre pour toutes les marchandises qui ont acquitté un péage total pour tout le parcours des canaux du Saint-Laurent ou par le canal Lachine, l'écluse de Sainte-Anne et les canaux sur les rivières Ottawa et Rideau qui passeront dans le canal Welland; et si tous les droits de péages ont été soldés au canal Chambly, ces droits seront remis aux expéditeurs à Montréal ou à Kingston-Mills, et si tous les droits de péage ont été soldés pour le passage dans le canal Welland, il sera permis aux vaisseaux de passer sans péage additionnel dans les canaux du Saint-Laurent ou ceux de la rivière Ottawa ; pourvu toujours que :—Le trafic ayant le privilège des exemptions ci-dessus mentionnées fera le parcours en descendant jusqu'à Montréal ou remontera tout le long du parcours par les canaux du Saint-Laurent ou de l'Ottawa et de la rivière Rideau jusqu'au lac Ontario.

(*b.*) Tous les articles, effets ou marchandises non énumérés ci-dessus doivent être placés dans la classe n° 4. A. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 8. Les colis expédiés d'aucun des ports à l'ouest des canaux du Saint-Laurent et qui ont acquitté les droits de péages voulus pour le passage par ces canaux peuvent être réexpédiés des mêmes ports et passer par le canal Welland franc de port, de la même manière que s'ils avaient été expédiés en ligne directe dès le commencement du parcours ; et les colis prenant la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de péages du canal Welland peuvent être réexpédiés d'aucun des ports sur le lac Ontario et passer ensuite sans autres droits à payer à travers les canaux du Saint-Laurent comme s'ils avaient pris une feuille de route d'entier parcours dès leur point de départ. Arr. du C., 23 juin 1883. Ar. du C. revisés, 26 octobre 1889, sec. 87.

Sec. 9. Le minerai de fer, le kryolite ou les minerais chimiques peuvent passer dans l'une des subdivisions susmentionnées ou dans toutes les divisions à raison de cinq centins par tonneau.

Sec. 10. On ne donnera pas de laissez-passer à aucun remorqueur ou petit vaisseau à moins de vingt-cinq centins, comme droit minimum ; mais tels vaisseaux ne transportant ni fret ni passagers pourront obtenir une passe générale à raison de $30 par saison, au moyen de laquelle ils pourront monter et descendre les canaux aussi souvent que besoin sera. Arr. du C., 18 avril 1873. Arrêté du conseil rev., 26 octobre 1889, sec. 86.

Sec. 11. Tous les bateaux appartenant à des personnes qui ont des entreprises pour le gouvernement, soit au point de vue de l'élargissement des canaux ou des réparations ou autrement, occupés à enlever et transporter les matériaux nécessaires à l'exécution des travaux voulus, auront droit de passage gratis sur tous les dits canaux. Arr. du C. du 22 avril 1884. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889.

Sec. 12. Les dragueurs de l'Etat et leurs chalans pourront passer dans les canaux sans payer de droits, pourvu toujours que ces dragueurs ou ces chalans ne nuiront en aucune manière à la libre navigation des autres vaisseaux ayant à faire le même trajet. Arr. du C., 18 mai 1891.

TARIF DES HAVRES.

Sec. **13**. Les vaisseaux qui embarquent ou déchargent du fret sur les terrains du chemin de fer Welland aux ports Dalhousie et Colborne seront exempts de tarifs de havre ; mais tous les autres vaisseaux qui embarquent ou déchargent des marchandises à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou à Port-Maitland devront payer deux centins pour chaque tonne de fret ainsi embarqué ou déchargé. Arr. du C. rev., 26 oct. 1889.

PÉAGES, MONTÉE ET DESCENTE.

Sec. **14**. Les péages suivants doivent être prélevés sur les vaisseaux et propriétés qui se servent des divisions suivantes de canaux.

Canat Welland.

		Tarif.
1.	Depuis Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne jusqu'à Port-Robinson ou Allanburg, ne se servant pas de l'écluse, montée et descente	$\frac{1}{2}$
2.	De la coupe Chippawa, ou de tout autre point du parcours à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne	$\frac{5}{8}$
3.	De Dunnville à Port-Colborne	$\frac{1}{2}$
4.	De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
5.	De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson, à Marshville et les points intermédiaires	$\frac{3}{8}$
6.	De Marshville ou des points intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	$\frac{3}{8}$
7.	De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	$\frac{3}{8}$
8.	De Port-Robinson à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
9.	De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	$\frac{1}{8}$
10.	De Dunnville à Maitland	$\frac{1}{4}$
11.	De Port-Robinson par l'écluse et la coupe Chippawa	$\frac{1}{4}$
12.	De Port-Colborne à Port-Maitland	$\frac{1}{2}$
13.	De la coupe Chippawa par l'écluse à Port-Robinson	$\frac{1}{4}$
14.	De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	$\frac{5}{8}$
15.	De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Sainte-Catherine	$\frac{7}{8}$
16.	A travers la coupe Chippawa seulement	$\frac{1}{8}$
17.	A travers l'écluse de Port-Robinson seulement	$\frac{1}{8}$

Canaux du Saint-Laurent.

Sec. **15**. La navigation est divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. La perception des péages sur tous les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Chambly.

		Tarif.
Sec. **16**.	Les navires et propriétés allant de Sorel à Chambly doivent payer	$\frac{1}{3}$
	Les navires et propriétés allant de Chambly à Saint-Jean doivent payer	$\frac{2}{3}$

Canaux de l'Ottawa.

Sec. **17**. La navigation est divisée en trois sections, savoir, Grenville, Carillon et Sainte-Anne. La perception des péages sur les bâtiments et propriétés se fait en proportion du nombre de sections traversées.

Canal Rideau.

Sec. **18**. La navigation sur ce canal est divisée en trois sections, savoir, Ottawa, Smith's-Falls et Kingston-Mills. Les vaisseaux et le fret qui traversent une de ces sections payent un tiers ; deux sections deux tiers. Arr. du conseil, 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 77, 78, 79, 80 et 81.

Le canal Tay fera partie du canal Rideau, et les taux de péage suivants seront prélevés sur la dite branche Tay du canal Rideau, savoir :—

De Perth à Smith-Falls, une section ou un tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à Kingston, deux sections, deux tiers du tarif du canal Rideau, montée et descente.

De Perth à la rivière Ottawa, trois sections, tarif entier du canal Rideau, montée et descente. Arr. du C., 27 septembre 1890.

Observations générales.

Sec. **19**. (*a.*) Toute partie d'une tonne de fret devra être payée le prix d'une tonne, et les parties de sections seront considérées comme section entière sur tous les canaux plus haut mentionnés.

(*b.*) Le passage de bois en grume ou autre bois dans aucun des canaux ou sections plus haut mentionnées devra toujours être contrôlé par les règlements y relatifs. Arr. du C., 18 avril 1873. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 82.

Sec. 20. Echelle de calcul pour estimer le poids des colis qui passent par les canaux.

—	Tonnes.	—	Tonnes.
2,000 liv. avoir du poids	1	Pierre, 12 pieds cubes valent	1
Par mesure de planche, mille pieds	.....	Pierre, 1 corde vaut	7½
Par mille, par mille pièces	.....	Whisky, 9 barils ou 215 gallons valent	1
Fruits verts, 9 barils valent	1	Barils vides, 10 valent	1
Cendre, 3 barils valent	1	Cercles de barils, 10 mille	1
Ecorce, 4 cordes valent	1	Planche et autre bois scié, 600 pieds mesure de planche valent	1
Bœuf, 7 barils valent	1	Courbes de navires, 4 valent	1
Biscuits secs, 9 barils valent	1	Bois de chauffage, 1 corde vaut	3
Brique commune, 1,000 valent	2	Echalas, 60 ou 40 pieds cubes valent	1
Beurre, 22 seaux ou 7 barils valent	1	Bardeaux, 12 mille ou caisses valent	1
Bestiaux, 3 valent	1	Pieux et piquets de clôtures, 1 mille	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils valent	1	Douves et fonds de pipes, 1 mille	8
Brique réfractaire, 1,000 valent	3	" " des I.O., un m. vaut	4
Poisson, 7 barils valent	1	" fonds de barils, un mille vaut	2½
Farine, 9 barils valent	1	" " saloirs "	0½
Gypse et manganèse, 6 barils valent	1	Billots, long. type, un billot valant	0⅖
Chevaux, 2 valent	1	Bois carré, 50 pieds cubes valent	1
Graisse et suif, 9 barils ou 22 seaux valent	1	Poteaux de télégraphe, 10 ou 40 pieds cubes valent	1
Boissons et liqueurs spirit., 215 gall. valent	1	Mâts et espars, 40 pieds cubes valent	1
Boissons, autres, spiritueuses, 215 gall. valent	1	Traverses de ch. de fer, 16 ou 50 pds c. val.	1
Noix, 9 barils valent	1	Tout autre bois ouvré ou en partie ouvré, 40 pieds cubes valent	1
Huîtres, 6 barils valent	1	Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces valent	1
Lard, 7 barils valent	1	Pièces d'estacade, 50 pieds linéaires valent	1
Sel, 7 barils valent	1		
Grains, 9 barils valent	1		
Moutons, 20 valent	1		

Note.—Par l'Acte des poids et mesures, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, section 14, tous les articles ci-dessous mentionnés devront être cotés d'après le poids quintal de 100 livres du pays.

Les poids qui équivalent à un boisseau sont comme suit :—Blé, 60 livres ; blé d'Inde, 56 livres ; seigle, 56 livres ; pois, 60 livres ; orge, 48 livres ; avoine, 34 livres ; fèves, 60 livres ; graine de trèfle, 60 livres ; d'herbe, 48 livres ; sarrasin, 48 livres ; graine de lin, 50 livres ; graine de gazon, 14 livres ; de chanvre, 44 livres ; malt, 36 livres ; fèves blanches, 40 livres ; pommes de terre, navets, carottes, panais, betteraves et oignons, 60 livres ; houille bitumineuse, 70 livres.

TARIFS AUX HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

Sec. 21. On prélèvera les tarifs suivants sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine :—

	Centins.
Blé et autres grains, par semaine, par boisseau	1
Maïs do par baril	4
Lard, bœuf, beurre et saindoux, par semaine, par baril	5
Sucre, brut, par semaine, par futaille, 10 centins, par baril	5
Liqueurs { do par pipe, 15 centins, par petite futaille	12
Liqueurs { do par futaille 10 do par quart de fut	7
Fer en barre do par tonne	24
Fer en gueuse do do	12
Sel, excepté aux hangars St-Gabriel, par semaine, par 100 minots	36
Sel, aux hangars St-Gabriel, Montréal, après 48 heures, par semaine, par sac	½
Colis, caisses, boîtes, par semaine, par tonne de poids et de mesure	24
Houille, par chaudron	12

Sec. 22. (*a.*) On ne prélèvera aucun droit sur les effets déposés dans les hangars du bassin du canal Lachine pour les premières quarante-huit heures d'occupation, après laquelle période, excepté pour la farine, on devra imposer, prélever et percevoir les taux courants établis pour l'usage des hangars.

(*b.*) Les articles non énumérés seront cotés aux prix ci-haut mentionnés d'une manière aussi approximative que possible.

(*c.*) Tout article placé dans les hangars et y demeurant après les premières quarante-huit heures sera passible du taux d'une semaine, même au cas ou il n'occuperait les hangars que pour une partie de ce temps, et ainsi de suite pour chaque semaine subséquente.

(*d.*) La main-d'œuvre utilisée pour le débarquement d'articles dans les hangars et la livraison de ces articles sera fournie aux frais des propriétaires des dits articles ou par eux ou leurs agents.

(*e.*) Tout article placé dans ces hangars y demeurera sujet au risque du propriétaire pour tout dommage causé par le feu ou autrement.

(*f.*) Tous les taux provenant de l'emmagasinage devront être payés avant que l'on enlève les effets. Arr. du con., 31 août 1846, Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 90 et 91.

Farine.

Sec. 23. (*a.*) On permettra que la farine reste dans les hangars pendant deux jours entiers gratis.

(*b.*) Si elle reste emmagasinée plus de deux jours ou de 48 heures, la dite farine sera passible du tarif de un centin par jour pour chaque baril pendant les quatre premiers jours qui suivront les quarante-huit heures d'exemption.

(*c.*) Si la farine est gardée dans les hangars plus de quatre jours à raison de un centin par jour par baril, elle sera passible d'un tarif de deux centins par baril pour chaque journée qui suivra l'expiration des dits quatre jours.

(*d.*) Toute partie d'une journée sera considérée comme journée entière. Arr. du C., 31 mai 1856. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 92.

QUAIAGE SUR LA HOUILLE POUR USAGE LOCAL À MONTRÉAL.

Sec. 24. On prélèvera un taux de cinq centins par tonne sur le charbon débarqué sur le terrain du canal entre le port de Montréal et la côte Saint-Paul, et venant de navires autres que les vaisseaux océaniques et qui entrent dans le canal Lachine par le port de Montréal.

La poussière de houille payera 3 centins la tonne. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 93. Arr. du C., 18 mai 1892.

QUAIAGE POUR LE BOIS DE CHAUFFAGE DÉPOSÉ SUR LES QUAIS ET BERGES DU CANAL LACHINE.

Sec. 25. Les taux de péage suivants seront prélevés comme mentionné ci-dessous, à savoir :—

(*a.*) Le bois de chauffage déposé sur les quais ou berges du canal Lachine, ou sur les bateaux, barges ou autres embarcations occupant l'un des bassins situés entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, quatre centins par corde, et pour chacun des jours pendant lesquels le bois devra rester dans le canal ou le bassin ou sur les quais ou berges après les cinq premiers jours, un taux additionnel de quatre centins par corde. Arr. du C., 7 août 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 94.

(*b.*) La section précédente ne s'appliquera pas seulement à la perception des taux pour le bois de chauffage des quais de Lachine, du canal et du bassin de Lachine, mais s'étendra et sera rendue applicable aux levées et terrains de la côte Saint-Paul, et à Lachine. Arr. du C., 27 janvier 1862. Arr. du C. rev., 1889, sec. 94.

BASSINS DU CANAL DANS LE PORT DE MONTRÉAL.

Sec. 26. Vu qu'en vertu des règlements actuels pour la perception des droits de péage sur les canaux, les navires allant dans la direction de l'est et qui ont acquitté les droits de plein parcours par le canal Welland, ils devront payer les droits sur une section du canal seulement en rentrant de nouveau dans le canal Lachine.

Et attendu que les navires chargés de grain en destination du havre de Montréal allègent fréquemment une partie seulement de leur cargaison sur des navires océaniques dans le havre, et repassent de nouveau dans le canal Lachine dans le but de déposer la balance de leur cargaison soit dans des élévateurs ou des meuneries érigées le long des bassins du canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine, en dedans des limites de la cité de Montréal, seront considérés comme une partie intégrante du havre de Montréal seulement quant à ce qui concerne la perception des péages pour la classe des vaisseaux que nous venons de mentionner et qui remontent de nouveau cette partie du canal en vue d'alléger la balance de leur cargaison, mais que ce règlement ne s'appliquera pas aux navires qui reviendront au port pour prendre charge, parce que, dans tel cas, la charge ordinaire de péages sera exigée contre ces vaisseaux au moment de leur sortie du canal pour une deuxième fois dans la direction du havre. Arr. du C., 8 août 1878. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 95.

PHOSPHATES.

Sec. 27. Attendu que des navires chargés de grain en destination du port de Montréal portent fréquemment des charges de pont de phosphates et qu'ils sont obligés de se rendre immédiatement au port pour la livraison du grain, ils ont à payer des droits jusqu'à ce point, mais ensuite remontent le canal Lachine pour déposer les phosphates, et que comme conséquence, en vertu des règlements actuels, ils ont à payer des péages nouveaux pour cette deuxième entrée dans le canal ;

Il a été décidé que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront considérés comme formant partie du havre de Montréal en vue de la livraison des phosphates transportés par ces navires à part leur cargaison de grain, tel que mentionné dans cette section ; il est toutefois prévu que dans le cas de leur retour au havre pour prendre charge, les taux de péages ordinaires seront exigés de la part de tels vaisseaux au moment de leur sortie du canal. Arr. du C., 12 juillet 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 96.

QUAIAGE EXIGÉ DE LA PART DE TOUS LES NAVIRES OCÉANIQUES PASSANT PAR LES BASSINS DU CANAL DE LACHINE.

SEC. 28. Les commissaires du havre de Montréal conserveront le privilège de prélever les droits de passage sur l'ancien bassin du canal Lachine, mais l'Etat aura le plein contrôle des nouveaux travaux et du nouveau bassin de ce canal, ainsi que des revenus qui proviendront de leur usage.

Tous les colis livrés ou embarqués par les navires océaniques dans les bassins du canal Lachine (à l'exception de l'ancien bassin inférieur), auront à payer les droits suivants.

	Par tonne.
Tous les articles et colis non autrement spécifiés	25 c.
Foin, paille, fer en gueuse et perlasse	20 c.
Pommes, paniers et leurs contenus, farine et farine de maïs, poisson, conserves, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bestiaux, moutons, pourceaux	15 c.
Ballast, argile, brique réfractaire, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10 c.
Tarif spécial—briques, 10 c. par mille ; bois de chauffage, 5 c. par corde ; bois marchand, 10 c. par mille pieds mesure de planche.	
Lingots	Franc de port.
Poussière de charbon	3 c.

Le droit d'entrée ne sera pas moindre que cinq centins dans chaque cas.

Toutes les marchandises déposées sur les jetées du canal pour transbordement, ou transbordées dans le canal, ne paieront qu'un seul quaiage.

Quant au bois marchand qui aura payé les péages sur le canal Lachine et qui sera remis à bord de vaisseaux océaniques, la charge sera égale au tarif d'une section de canal, savoir : 3¾ centins par mille pieds mesure de planche. Arr. du C., 26 janvier 1888. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sections 98, 99, 100 et 101. Arr. du C., 18 mai 1892.

SEC. 29.—*Echelle de mesurage pour l'estimation des poids.*

Cendre, perlasse	3 barils à la tonne.
Pommes, fleur, maïs, pommes de terre	9 " "
Poissons, viandes, poix, goudron	7 " "
Chevaux	2 à la tonne.
Bestiaux	3 "
Moutons	15 "
Pourceaux	10 "

Arr. du C., 1er avril 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, section 102.

DROITS DE PÉAGE SUR LE BOIS FLOTTÉ, ETC., QUI ENTRE AU BASSIN À LACHINE.

SEC. 30. Le tableau suivant indique les taux à percevoir sur le bois flotté, le bois marchand et le bois de chauffage qui entrent au bassin à Lachine et dans le canal Lachine :—

Espèces de bois.	Pour le débarquement du b. marc., etc., y comp. le droit de bassin et du quai pendant l'espace d'un mois.	Pour chaque mois successif de la saison de navigation.	Pour hivernage dans le bassin ou au quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois, rond ou carré, de toutes espèces, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois, rond ou équarri, de toutes espèces, de moins de 12 x 12, par mille pieds cubes	20	15	30
Madriers et planches, y inclus tous les bois sciés, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Billots de douze pieds de long, si plus long, d'après la longueur du billot.	1	½	2
Flottes, par cent	10	5	10
Traverses, par cent	10	5	10
Poteaux et perches de clôtures, par mille	10	5	10
Douves, à barils, par mille	8	4	8
Douves, à pipes, par mille	8	4	8
Douves des Indes Occidentales, par mille	8	4	8
Bois de chauffage sur les berges du canal entre les écluses nos 3 et 5, et aussi sur les quais du bassin du canal à Lachine	3	.....	

Remarques.

Sec. 31. (*a.*) On ne tiendra pas compte des fractions de saison de l'hivernage.

(*b.*) Le bois de chauffage sera cordé le long de la berge en laissant le bateau de la manière et aux endroits déterminés par l'ingénieur surintendant.

(*c.*) Les taux de péage relatifs au bois marchand deviendront en vigueur aussitôt que l'on aura terminé les escatades dans le canal Lachine. Arr. du C., 8 juin 1860. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, secs. 103 et 104.

TARIFS POUR LES NAVIRES EN QUARTIERS D'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

Sec. 32. Les navires ayant à passer l'hiver dans le canal Lachine auront à acquitter les droits suivants, savoir : Pour chaque bateau, barge, chalan, ou autre embarcation jaugeant dix tonneaux ou moins, 70 centins par embarcation, pour l'hiver entier, et pour chaque dix tonneaux en sus des premiers dix tonneaux, huit centins additionnels. Arr. du C., 22 août 1879. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 97.

TARIF D'HIVERNAGE DANS LE CANAL RIDEAU.

Sec. 33. Le tarif pour l'hivernage des vaisseaux dans le bassin du canal à Ottawa ou autres points situés le long de la ligne du canal Rideau sera comme suit :

Dans le bassin du canal, Ottawa, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges "	4 00
En dedans des écluses " vapeurs "	50 00
" à d'autres endroits " "	15 00

Si le ministre des chemins de fer et canaux le juge à propos, il a le pouvoir de garantir la propriété du gouvernement contre les dommages qui pourraient être causés par des incendies par le moyen de cautionnements à consentir par les propriétaires de vaisseaux en hivernage. Arr. du C., 19 mars 1887. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 105.

TARIF D'HIVERNAGE DES VAISSEAUX DANS LES CANAUX ET LES ÉCLUSES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Sec. 34. Les péages à solder pour les vaisseaux qui hivernent sur les canaux et les écluses de la rivière Ottawa, sont réglés comme suit :

Dans le canal de Carillon, vapeurs, par saison	$ 8 00
" " barges, "	4 00
Canal de Grenville, vapeurs, par saison	8 00
" barges "	4 00
En dedans des écluses des canaux de Sainte-Anne, Carillon, et Grenville, vapeurs, par saison	25 00
En dedans des écluses du canal de la Culbute, par saison	15 00

L'on prendra telles sécurités contre le feu au moyen de cautionnements que le ministre des chemins de fer et canaux jugera à propos. Arr. du C., 14 octobre 1892.

Sec. 35. On ne prélèvera aucun droit sur les vaisseaux qui prennent leurs quartiers d'hiver en dehors des écluses d'aucun des canaux du gouvernement. Arr. du C., 12 décembre 1889.

TARIF POUR LA RÉPARATION DES VAISSEAUX SUR LES BERGES DES CANAUX.

Sec. 36 (*a.*) Les personnes se servant des berges du canal Lachine comme emplacement pour faire des réparations à leurs vaisseaux seront sujettes à une charge de quatre dollars, payable d'avance, pour chaque vaisseau ; la période que comprend chaque paiement est de six mois, et la permission pour entreprendre les opérations devra être obtenue de l'officier contrôleur, en conformité des règlements des canaux en vigueur.

(*b.*) A défaut d'enlever les vaisseaux occupant ainsi les berges à l'expiration de la période mentionnée, si l'on n'a pas obtenu de nouvelle permission, tels vaisseaux seront vendus en vertu de la 16e section des règlements des canaux. Arr. du C., 5 mars 1880. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 106.

Sec. 37. Règlements concernant la réparation des vaisseaux sur les berges des canaux Lachine, Beauharnois et Chambly :—

(*a.*) On n'exécutera de réparations qu'aux endroits indiqués et approuvés par l'ingénieur surintendant.

(*b.*) A part et en sus des autres charges on imposera, sur chaque vaisseau halé ou placé sur la berge pour réparations, un tarif de un dollar, comportant le privilège de demeurer un mois à tel endroit, et un tarif additionnel d'un dollar sera prélevé pour chaque mois ou partie de mois additionnel pendant lequel le vaisseau y demeurera.

(*c.*) Toutefois, au cas où un vaisseau amené sur la berge pour réparations y demeure durant tout l'hiver, on ne chargera que quatre dollars (en sus des tarifs d'hivernage ordinaires), la période ainsi comprise étant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

(*d.*) Tout vaisseau demeurant sur la berge du canal, après y avoir passé l'hiver, sera taxé d'un dollar par mois ou fraction de mois pendant lesquels il prolongera son séjour.

(*e.*) Chaque vaisseau qui resterait plus d'une année amarré à la berge du canal payera un tarif de deux piastres par mois ou fraction de mois, calculé sur la période d'une année entière.

(*f.*) Tous les taux de péage seront payables au bureau du percepteur, d'avance, le premier jour de chaque mois.

(*g.*) Ces règlements doivent être compris comme s'appliquant à tous les cas où l'on se servira de la berge des canaux pour réparations de vaisseaux, que ces vaisseaux soient halés ou non. Arr. du C., 6 août 1881. Arr. du C. rev., 26 octobre 1889, sec. 107.

TARIFS DES CALES SÈCHES.

Canal de la Vallée de la Trent

Sec. **38**. Les tarifs qui suivent seront imposés pour l'usage de la cale sèche de Bobcaygeon, et de toute partie des écluses du canal de la Vallée de la Trent, pendant l'hiver ou autre période plus courte.

Pour les vaisseaux.	Hivernage.	Par jour.	Par semaine.
De plus de 15 tonneaux	$30.00	$4.00	$12.00
De 15 tonneaux ou moins	20.00	3.00	10.00

(Arr. du C., 31 octobre 1890.)

Canal Rideau

Sec. **39**. Les règlements suivants régissant les péages sont maintenant établis et seront maintenus pour le service de la cale sèche du canal Rideau à Ottawa :—

(1)	Vapeurs entrant dans la cale sèche	$8.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(2)	Barges, entrée dans la cale sèche	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(3)	Yatchs à vapeur ou chaloupes	5.00
	Pour toute journée ou partie de journée suivant celle de l'entrée	2.50
(4)	Navires hivernant dans la cale sèche, depuis la fin de la navigation jusqu'au printemps suivant	50.00
	Pour toute journée ou partie de journée pendant lesquelles tel bateau demeure dans la cale sèche après l'ouverture de la navigation	8.00

(5) Aucun navire, de quelque classe que ce soit, ne pourra demeurer dans le bassin de radoub après une période de 6 jours, du moment qu'avis par écrit aura été donné par le maître du havre au propriétaire de ce navire, à l'effet que l'on a besoin du bassin de radoub pour un autre navire, à moins qu'une convention soit intervenue entre les parties intéressées.

(6) Les honoraires d'entrée soldent tous les droits d'entrée et de décharge des vaisseaux.

(7) A moins de raisons spéciales, il n'est pas permis, pendant la durée de la navigation, d'assécher les écluses à Ottawa ou Hartwell dans le but de réparer les vaisseaux.

Les propriétaires de vaisseaux, de quelque classe que ce soit, seront tenus de prêter l'aide nécessaire pour l'ouverture et la fermeture des portes sous le contrôle de l'ingénieur surintendant.

Les propriétaires de vaisseaux seront dans tous les cas tenus de fournir tous les blocs, etc., pour tenir leurs vaisseaux sur lit durant les réparations nécessaires, et ils devront enlever tous débris à la satisfaction complète du maître-éclusier avant de sortir du bassin. (Arr. du C., 28 décembre 1893.)

Sec. **40**. Il ne sera pas permis de se servir de chevaux pour le halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20 durant les travaux d'élargissement de cette partie du canal.

(Arr. du C., 20 août 1890.)

Sec. **41**. Attendu que la défense de se servir de chevaux pour les fins de halage entre l'entrée inférieure du canal de Cornwall et l'écluse n° 20, dans le cours des travaux pour l'élargissement du canal, a nécessité l'emploi de remorqueurs, et comme conséquence causé des dépenses additionnelles aux intéressés, il a été résolu que l'on donnerait passage libre à tous les remorqueurs employés exclusivement au remorquage sur cette section entre l'entrée inférieure du canal et l'écluse n° 20, jusqu'à ce que les travaux mentionnés soient terminés. (Arr. du C., 27 septembre 1890.)

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

TAUX SPÉCIAUX POUR LA SAISON 1894.

Sec. **42**. Pour la saison de 1894 les taux de péage suivants ont été déterminés pour le trafic des comestibles suivants : Blé, maïs, pois, seigle, avoine, graine de lin et sarrasin, pour la descente du canal Welland, 10 centins par tonne ; et pour la descente à travers les canaux du Saint-Laurent seulement 10 centins par tonne ; ces péages de 10 centins par tonne pour le passage dans le canal Welland donnent droit à ce que ces produits aient passage libre à travers les canaux du Saint-Laurent. (Arr. du C., 16 avril 1894.)

Sec. **43**. Qu'à l'exception du cas de vapeurs spécialement engagés pour le transport d'excursionnistes descendant et remontant le même jour pendant la saison de navigation de 1894, on n'exigera que la moitié des péages ordinaires pour le passage dans les canaux du gouvernement. (Arr. du C., 28 mai 1894.)

PARTIE VI

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

Pour l'exercice terminé le 30 juin 1896,

Compilées par Thomas Ridout, I.C., de rapports fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Sous-ministre et ingénieur en chef des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant le développement des chemins de fer du Canada, d'année en année, depuis l'ouverture de la première ligne en 1836.

Année.	Milles en exploitation.	Année.	Milles en exploitation.
1835	0	1866	2,278
1836	16	1867	2,278
1837	16	1868	2,278
1838	16	1869	2,524
1839	16	1870	2,617
1840	16	1871	2,695
1841	16	1872	2,899
1842	16	1873	3,613
1843	16	1874	3,832
1844	16	1875	4,331
1845	16	1876	4,804
1846	16	1877	5,218
1847	54	1878	5,782
1848	54	1879	6,126
1849	54	1880	6,858
1850	66	1881	7,194
1851	159	1882	7,331
1852	205	1883	8,697
1853	506	1884	9,577
1854	764	1885	10,273
1855	877	1886	10,773
1856	1,414	1887	11,793
1857	1,444	1888	12,184
1858	1,863	1889	12,585
1859	1,994	1890	13,151
1860	2,065	1891	13,838
1861	2,146	1892	14,564
1862	2,189	1893	15,005
1863	2,189	1894	15,627
1864	2,189	1895	15,977
1865	2,240	1896	16,270

Tableaux sommaires pour l'exercice terminé le 30 juin 1896 :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées)	16,387
Longueur des voies de garage, en milles	2,106
Milles de lisses de fer, lignes-mères	250
" d'acier "	16,137
" " " double voie	537
Capital versé (y compris les quatre item suivants)	$899,817,900
Primes payées par les gouvernements (fédéral et provinciaux)	*$157,600,100
Prêts faits " "	$21,569,149
Actions souscrites par les gouvernements (provinciaux seulement)	$300,000
Snbventions municipales	$14,494,757
Milles de chemin de fer en exploitation	16,270
Recettes brutes	$50,545,569
Frais d'exploitation	$35,042,655
Recettes nettes	$15,502,914
Voyageurs transportés	14,810,407
Tonnes de marchandises transportées	24,266,825
Milles parcourus par les trains	44,500,602
Voyageurs tués	11
Nombre d'élévateurs	72
Passages à niveau, gardés	166
" non gardés	11,000
Ponts au-dessus de la voie	413
Passages à niveau d'autres chemins de fer	235
Raccordements avec "	326
" des embranchements	235
Locomotives, en propriété	1,980
" louées	64
Wagons-lits et wagons-salons, en propriété	178
" " loués	26
Voitures de 1re classe, en propriété	998
" " louées	44
" de 2e classe et d'immigrants, en propriété	646
" " " louées	2
Wagons à bagage, wagons-poste et des messageries, en propriété	†625
" " " loués	25
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété	‡35,302
" " loués	1,489
Wagons plates-formes	15,192
" loués	401
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété	4,810
" " loués	2

*Comme explication du fait que le total des bonis indiqués comme payés au 30 juin 1896 est moindre que celui de l'année précédente, malgré le paiement de bonis additionnels durant l'anuée, il faut remarquer que la somme de $2,394,000, dont on a alloué l'intérêt à la province de Québec comme subvention au chemin de fer entre Ottawa et Québec (le capital n'étant pas payé), est maintenant, tel qu'indiqué dans les comptes publics, considérée comme passif, et a été inscrite comme item de la dette publique. (*Voir* comptes publics 1895-96, page X.) Elle disparaît conséquemment de la liste des bonis payés.

†Fourgons de conducteurs transférés cette année à l'item de wagons-fermés.

‡Comprenant 34,138 wagons à marchandises fermés, 244 wagons refrigérants, 845 fourgons de conducteurs, et 75 wagons à outillage.

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

Capital nominal acquitté au 30 juin 1896.

—	Milles construits.	Montant.	Par mille.	Observations.
		$ c.	$ c.	
Capital-actions ordinaires	16,387	255,807,476 19	15,610 39	
do privilégiées	16,387	105,267,864 39	6,423 86	
Dette garantie par obligations	16,387	336,137,600 83	20,512 45	
Aide du gouvernement fédéral	16,387	149,413,302 92	9,117 79	
do de l'Ontario	6,524	6,932,388 24	1,062 60	Egal à une moyenne de $884.53 par mille sur tout le parcours.
do de Québec	3,220	14,522,898 86	4,510 21	Egal à une moyenne de $1,834.13 par mille sur tout le parcours.
do du Nouveau-Brunswick	1,407	4,450,488 90	3,163 10	
do de la Nouvelle-Ecosse	914	1,487,108 53	1,627 03	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	
do du Manitoba	1,470	2,625,561 77	1,786 09	
do de la Col.-Britannique	869	37,500 00	43 15	
do des Territoires du Nord-O.	1,772	.....	.....	
Aides des municipalités de l'Ontario	6,524	10,803,253 37	1,655 92	
do de Québec	3,220	2,544,218 62	790 13	
do du Nouveau-Brunswick	1,407	336,500 00	239 16	
do de la Nouvelle-Ecosse	914	177,685 00	194 40	
do de l'Ile du Prince-Edouard	211	.....	.....	
do du Manitoba	1,470	595,600 00	405 17	
do de la Col.-Britannique	869	37,500 00	43 15	
do des Territ. du Nord-Ouest	1,772	.....	.....	
Capital provenant d'autres sources	16,387	8,640,952 15	527 30	
Total	16,387	899,817,899 77	54,910 47	

Prêts du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commencée, jusqu'au 30 juin 1896 :—

Gouvernement fédéral		$ 154,109,974 72
do	de l'Ontario	7,332,538 24
do	de Québec	16,131,963 58
do	du Nouveau-Brunswick	4,469,728 90
do	de la Nouvelle-Ecosse	2,376,116 53
do	du Manitoba	2,626,611 77
do	de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités	de l'Ontario	11,331,642 78
do	de Québec	4,309,074 00
do	du Nouveau-Brunswick	356,500 00
do	de la Nouvelle-Ecosse	261,685 00
do	du Manitoba	595,600 00
do	de la Colombie-Britannique	37,500 00
do	des Territoires du Nord-Ouest	25,000 00
	Total	$ 204,001,435 52

ACCIDENTS suivis de mort pendant l'exercice terminé le 30 juin 1895.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tombés des wagons ou des locomotives	6	12	5	23
En embarquant ou débarquant des trains en mouvement	4	6	9	19
En préparant les trains	.....	.....	.....	
En mettant la tête ou les bras en dehors des châssis	.....	1	.....	1
En attelant les wagons	.....	14	.....	14
Collisions et déraillements	.....	2	.....	2
Frappant contre les ponts	.....	.....	.....	
En marchant ou étant sur la voie	1	6	68	75
Explosions	.....	.....	.....	
Autres causes	.....	5	22	27
Total	11	46	104	161

CONCESSIONS de terrains par les gouvernements à des chemins de fer construits ou en voie de construction, jusqu'au 30 juin 1896.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendues.	Montant réalisé.
				$
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta	Fédéral	320,000	834,048	1,101,733
Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest	do	708,400		
Calgary et Edmonton	do	2,176,000	1,481,046	*
Pacifique Canadien	do	26,772,800	3,790,213	11,792,134
do	do	.....	†6,793,014	10,189,521
do	do	‡Emplacements de ville, (autres que les octrois de terrains) produits nets.		1,128,000
Grand Nord-Ouest-Central	do	2,880,000	Nil	Nil
Manitoba et Nord-Ouest	do	2,726,400	584,412	953,911
Saskatchewan et Ouest	do	96,000		
Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	do	1,377,280	259,719	1,174,607
Manitoba et Sud-Est	do	704,000	Nil	Nil
Q'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	do	2,220,800	128,000 998,230	121,600 *
Grand-Nord de Winnipeg	do	8,480,000	Nil	Nil
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	do	1,536,000	Nil	Nil
Yarmouth et Annapolis	Nouvelle-Ecosse	150,000	.....	.....
Colombie et Kootenay	Col.-Britannique	200,000	Emp. de ville et terrain	69,305
Esquimalt et Nanaïmo	do	1,900,000	262,070	820,544
Nelson et Fort-Sheppard	do	614,400	Nil	Nil
Kaslo et Slocan	do	198,240	160	400

* Après des efforts réitérés pour obtenir un état des montants réalisés de la vente de ces terres, les compagnies ont manqué de donner l'information—en conséquence, le rapport dans ce sens est incomplet.
† Transféré de nouveau au gouvernement à $1.50 l'acre.
‡ A part la subvention de 26,772,800 acres.

Tableau indiquant où sont situés les chemins de fer du Canada, au 30 juin 1896.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total
Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta.	De Lethbridge, dans le district d'Alberta, T.N.-O., à Coutts, sur la front. intern., largeur de la voie 3'....	.....	64·62
	La partie de Dunmore à Lethbridge, 109½ milles, a été changée à 4'-8½", et affermée au chemin de fer du Pacifique Canadien le 29 novembre 1893.		
Albert-Sud	Embranchement de la jonction Harvey à Alma, N.-B.	.....	16·00
Baie-des-Chaleurs	De Métapédia Station sur C.C.P. à Caplin	.....	80·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie-de-Quinté	De Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Desoronto, chemin de fer Grand Tronc.	.....	4·00
Berlin et Waterloo (électrique)	Berlin à Waterloo	.....	2·75
Bouctouche et Moncton	De Moncton, sur l'intercolonial, à Bouctouche, N.-B.	.....	32·00
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	De Brockville à Westport, Ont.	.....	45·00
Calgary et Edmonton	De Calgary à Edmonton	190·97	
	do McLeod, district d'Alberta	104·10	
			295·07
Canada-Atlantique	De la cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc à Lacolle. Traverse le Saint-Laurent à Coteau sur un pont. Se raccorde au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle	.....	138·00
Comtés du Centre	De Glen-Robertson, sur le Canada-Atlantique, à Hawkesbury, Ont	21·00	
	De South-Indian, sur le Canada-Atlant., à Rockland.	17·00	
			38·00
Canada-Sud	Ligne mère—De Windsor, Ont., au pont suspendu	226·18	
	Emb. d Amherstburg—De Essex-Centre à Amherstbugr	16·83	
	Emb. de St-Clair--De la jonct. de St-Clair à Courtright.	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Wella'd	17·50	
	Emb. Erié à Niagara—Du vieux Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil-Springs—De Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Affermé	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
do	Leamington et Saint-Clair—De Comber à Leamington	15·95	
			382·19
Canada-Est	Ci-devant Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick—De Gibson, en face de la cité de Frédéricton, à Chatham-Junction, sur l'Intercolonial	107·00	
	De Chatham-Junction à Chatham et Logieville *via* Nelson	20·00	
	De Blackville à Indiantown	9·00	
			136·00
Canadien du Pacifique :			
En propriété	Ligne mère—De Callander à Vancouver	2,560·90	
(Canada-Central)	do D'Ottawa à Callander	223·60	
(Qué., Mont., Ottawa et Occid.)	do De Montréal à Ottawa	120·30	
(do Rive-nord)	do De Québec à la jonct. Saint-Martin	159·80	
	Emb.—De la jonction des Piles aux Grandes-Piles	26·90	
	do do de Berthier à Berthier	2·00	
	do do de Joliette à Saint-Félix	16·80	
	do do de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13·60	
	do do to à St-Eustache	6·00	
	do do de Saint-Lin à Saint-Lin	15·00	
	do De Buckingham au village de Buckingham	4·20	
	do De Hull à Aylmer	7·50	
Ch. de fer Brockville et Ottawa	do De la jonction de Carleton à Brockville	45·00	
	do De Sudbury au Saut-Sainte-Marie	182·50	
	do De Sudbury aux Mines de Cuivre.	5·60	
	do De Winnipeg-Junction à Emerson.	64·80	
	do De Winnipeg-Junction à Manitou	101·10	
	do De Rosenfeldt à Gretna	14·00	
	do De Winnipeg à Selkirk-Ouest	22·50	
	do De la jonction *Air Line* à Stonewall	18·20	
	do De Kemnay à Estevan	156·20	
	do De Glenboro' à Souris	45·20	
	do De Deloraine à Napinka	18 10	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*				
	Emb.—De la jonction de Menteith à Reston		31·50	
	do De North-Portal à Pasqua		160·50	
	do De la jonction de New-Westminster à New-Westminster		8·20	
Colonisat. du Lac Témiscamingue	do De Mattawa à Kippew		45·80	
	do Mission-Junction à Mission		10·10	
	do De Revelstoke au Lac-La-Flèche		27·80	
	do De Vancouver à Coal-Harbour		1·20	
	do Des Trois-Fourches à Sandon		4·20	
	Total des milles possédés		4,119·10	
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest (en Canada)—			
	De l'extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué	182·50		
	De Renfrew à Eganville, Ont	22·50		
			205·00	
	Saint-Laurent et Ottawa—			
	D'Ottawa à Prescott, Ont	51·80		
	De Chaudière-Junct. à la rue Sussex, Ottawa	6·60		
			58·40	
	Ontario et Québec—			
	De Mile-End-Junction à l'extrémité sud du pont de Lachine	9·10		
	De Montréal, rue Windsor, à Toronto	339·00		
	De London à Windsor	112·50		
	De Toronto-Junction à Strachan Avenue	3·20		
	De Leaside-Junct. à Union Station, Toronto	5·20		
			469·00	
	Credit-Valley—			
	De Toronto-Junction à Saint-Thomas	116·10		
	De Streetsville-Junct. à Melville-Junction	31·70		
	De Cataract à Elora	27·30		
			175·10	
	Pacifique d'Ontario-Ouest—De London à Woodstock		26·60	
	Toronto, Grey et Bruce—			
	De Toronto-Junction à Owen-Sound	116·90		
	D'Orangeville-Junction Teeswater	69·40		
	De Glenannan à Wingham	5·00		
			191·30	
	Guelph-Junction—			
	De Guelph-Junct., ch. de f. Credit-Valley à Guelph		15·00	
	Montréal et Ouest—			
	De Saint-Jérôme à Labelle		70·00	
	Montréal et Lac-Maskinongé—			
	De Saint-Félix à Saint-Gabriel-de-Brandon		12·90	
	Montréal et Ottawa—			
	De Vaudreuil à Pointe-Fortune		23·60	
	Chemin de fer New-Brunswick (en Canada)—			
	De Vanceboro' à McAdam-Junction	6·30		
	De McAdam-Junction à Saint-Jean	83·80		
	De Fairville à Carleton	4·00		
	De Fredericton-Junction à Fredéricton	22·10		
	De McAdam-Junction à St-Stephen	33·90		
	De Watt do à St-André	27·50		
	De McAdam do à Woodstock	51·80		
	De Debec-Junction à la frontière du Maine	5·00		
	De Woodstock à la frontière du Maine	59·40		
	De Newbury-Junction à Frédéricton	58·40		
	De Aroostock do à Edmundston	57·20		
			409·40	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*				
Lignes affermées	Colonisation du Sud-ouest du Manitoba—			
	De Manitou à Deloraine	100·40		
	De Winnipeg à Glenboro'	102·40		
	De Elm-Creek à Carman	12·40		
			215·20	
	Colombie et Kootenay—			
	De Nelson à Robson	27·70		
	Embouchure de la rivière Kootenay	0·80		
			28·50	
	Shuswap et Okanagan—			
	De la jonction avec le C.C.P. à Sicamous au lac Okanagan		51·00	
	Nakusp et Slocan—			
	De Nakusp, sur le lac Laflèche, aux trois fourches du creek Carpenter, C.-B		36·90	
	Chemin de fer Alberta—			
	Dunmore à Lethbridge, T.N.-O		109·50	
	Total des milles affermés			2,097·40
	do possédés			4,119·10
	do réseau du Pac. Can.			6,216·50
Chemins de fer de l'Etat	Intercolonial—			
	Halifax à Lévis	675·00		
	Moncton à Saint-Jean	89·00		
	Truro à Trenton	44·00		
	New-Glasgow à Mulgrave	82·00		
	Stellarton à Pictou	14·00		
	Trenton à Pictou-Landing	7·00		
	Pte-Tupper à Sydney	91·00		
	Jonction de Sydney-Nord à Sydney-Nord	5·00		
	Embr. de la Pte-du-Chêne à jonct. Painsec	11·00		
	do de Dalhousie	7·00		
	do de Saint-Charles	25·00		
	do de la jonct. de Windsor à Dartmouth	14·50		
	do d'Indiantown	14·00		
	do de la jonct. d'Oxford à la Pte-Brown	67·00		
	do de Pugwash	5·00		
			1,150·50	
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne-mère—Alberton à Charlottetown	105·30		
	Royalty-Junction à Georgetown	41·00		
	Embranch.—Mount-Stewart à Souris	38·40		
	do Alberton à Tignish	13·30		
	do Emerald au Cap-Traverse	12·00		
			210·00	
				1,360·50
Caraquette	De Gloucester-Junction, sur l'Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la rive sud de la baie des Chaleurs, jusqu'à Shippigan-Harbour, N.-B			68·00
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Cie de navigation de l'Ottawa (largeur de la voie, 5 pds 6 pcs)			13·00
Central-Ontario	De Picton, comté de Prince-Edward, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, Midland, à 2 milles à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon			104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton-Station, sur le ch. de fer Intercolonial, à Chipman		45·00	
	De Hampton à Quaco (ci-devant chemin de fer Saint-Martin et Upham)		30·00	
				75·00

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Ligne de la côte, Nouv.-Ecosse...	Yarmouth à Lockeport, 98 milles, duquel 13·75 milles de rails ont été posés	.....	13·75
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-dev. Spring-Hill et Parrsboro')	De Spring-Hill-Junction, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy	32·00	
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village o'Oxford, sur le chemin de fer Oxford et New-Glasgow, ch. de fer Intercolonial.	14·00	
			46·00
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis, et Vallée de la Cornwallis, et affermage de l'embranchement de Windsor de l'Intercolonial	Windsor à Annapolis, N.-E.	84.00	
	Annapolis à Yarmouth	87·00	
	Embranchements—		
	Wilmot à Forbrook	3·50	
	De Kentville à Kingsport, sur le bassin de Minas (ci-devant ch. de fer de la Vallée de la Cornwallis).	14·00	
	Embr. de Windsor du ch. de f. I.—Windsor à la jonct. Windsor, ch. de f. Intercolonial, 14 milles d'Halifax	32·00	
			220·50
Comté de Drummond	De Sainte-Rosalie, Qué., raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Léonard, de là au parc de l'Orignal jusqu'à la Chaudière	72·97	
	De Saint-Léonard à Nicolet et au quai de Ball, sur le Saint-Laurent	17·06	
	Mitchell à Burrill's-Mill	50	
			90·53
Elgin et Havelock	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction Petitcodiac, ch. de fer Intercolonial ; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King	.....	27·00
Erié et Huron	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Sarnia, passant par la ville de Chatham, Ont., se relie aux chemins de fer Canada-Sud et Grand-Tronc et Lac-Erié et Rivière-Détroit	.....	76·75
Esquimalt et Nanaïmo	De Victoria à Wellington, île de Vancouver	.....	78·00
Frédéricton et pont du chemin de Sainte-Marie	Sur la rivière Saint-Jean, reliant le ch. de fer Frédéricton, à Frédéricton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et Canada-Est à Sainte-Marie	.....	1·33
Grand-Tronc (en propriété)— Ligne-mère	De la Pointe-Edouard à la Pointe-Lévis et la frontière Vermont	719·33	
	Des Chutes-Niagara à Windsor	229·32	
			948·65
Embranchements	Raccordements à Toronto avec le G.-O. et N., et N.O.	4·75	
	Montréal à Dorval	10·12	
	Prolongement de Sarina—Pointe-Edouard à Sarnia	3·13	
	De Montréal-Landing aux quais	0·83	
	D'Arthabaska à Doucet's-Landing (emb. de T.-Rivières)	35·34	
	De Kingston—Ligne principale à la cité de Kingston	2·25	
	De Waterloo et Berlin à Galt	14·85	
	De Sainte-Marie à London	22·00	
	De Saint-Lambert à la ligne frontière, N.-Y., et de Saint-Isidore à la ligne provinciale	65·50	
	De Blackwell au tunnel Saint-Clair	5·00	
	De Port-Dover à Wiarton, Durham et Port-Rowan	189·75	
	De Brosseau à Dundee et Valleyfield	81·14	
	De Jacques-Cartier à la jonct. du Pacifique Canadien	6·54	
	De Waterloo à Elmira	10·17	
	De Belleville à Midland	163·96	

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Grand-Tronc—Embranchements—*Fin.*	De Lindsay à Scarboro'-Junction	60·35	
	De do Haliburton	54·20	
	De Whitby à Manilla	33·73	
	De Lakefield-Junction à Lakefield	11·66	
	De la jonction de Hastings-Nord à Eldorado	22·21	
	De Blackwater à Coboconk	36·35	
	De Port-Hope à Omemee	32·05	
	De Millbrook à Peterboro'	12·35	
	De Stouffville au lac Simcoe	26·46	
	De Péterboro au lac Chemong	8·22	
	De Coldwater à l'extrémité de la voie	1·50	
	Raccordement, Merritton	0·17	
	do Stony-Creek	2·08	
	Lignes auxiliaires (div. N. et N.-O)	0·48	
	De Hamilton à Toronto	36·64	
	Ligne auxiliaire—Embranchement	0·36	
	Raccordement, Burlington, Est	0·13	
	do do Ouest	0·21	
	D'Harrisburg à Guelph	27·18	
	Raccordement do (W.G. et B.)	0·11	
	D'Harrisburg à Brantford	7·76	
	Embranchem. de la jonct. de Brantford avec le G..T.	0·13	
	De Komoka à Sarnia	50·85	
	De Wyoming à Petrolia	4·71	
	De Fort-Erié à Glencoe	145·55	
	Raccordement, Welland-Junction, Est	0·26	
	do do Ouest	0·50	
	do Canfield-Junction	0·19	
	do Simcoe (G. B. et L. E.)	0·24	
	York-Est, Saint-Thomas	0·32	
	D'Allanburg à Clifton-Junction	8·33	
	De Port-Colborne à Port-Dalhousie	25·14	
	De Glencoe à Kingscourt-Junction	21·04	
	De Guelph à Southampton	101·26	
	De Palmerston à Kincardine	66·67	
	do raccordement	0·20	
	De Hyde-Park à Wingham-Junction	68·88	
	Raccordement, Clinton-Junction	0·13	
	Ligne auxiliaire de Brantford	34·78	
	Ligne de ceinture de Toronto, Swansea à Carleton	4·37	
	do Don à la jonction de Fairbank	8·33	
	De Toronto à Gravenhurst	111·60	
	D'Allandale à Collingwood	31·76	
	D'Hamilton à Allandale	93 82	
	do à Port-Dover	40·25	
	De Collingwood à Meaford	20·50	
	De Elmvale à Hillsdale	8·28	
	De Beeton-Junction à Collingwood	39 83	
	Gravenhurst à la jonct. de Nipissingue avec le C.C.P.	111·37	
	De Colwell à Penetanguishene	33·34	
	De Park-Head à Owen-Sound	12·42	
	De Cobourg à Harwood	15·00	
			2,049·58
	Total, possédé		2,998·23
	Affermé et en partie possédé—		
	Buffalo et Lac-Huron, de Fort-Erié à Goderich	162·00	
	Affermé ou loué—		
	Embranchement des quais, Montréal	1·75	
			163·75
	Total de milles en exploitation		3,161·98

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Approches du tunnel Saint-Clair.	Sous la rivière Saint-Clair, entre Sarnia et Port-Huron, reliant le Grand-Tronc à d'autres chemins de fer dans l'Etat du Michigan	.....	2·23
	(Lougueur du tunnel d'une ouverture à l'autre, 6,000 pieds, de coupe cylindrique d'un diamètre intérieur de 19·10 pieds.)		
Grand-Oriental	Construit depuis le point de raccordement avec le ch. du Sud-Est à Yamaska jusqu'à la riv. Saint-François	6·00	
	Construit depuis Nicolet jusqu'au point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Grégoire	7·00	
			13·00
Grand-Nord	De Saint-Jérôme à Moncalm	28·00	
	De la jonction avec le chemin de fer des Basses-Laurentides vers l'ouest à Sainte-Flore	10·00	
			38·00
Grand-Nord-Ouest-Central	Depuis le point de raccordement avec le C.C.P. à Chater vers l'ouest jusqu'à Hamiota	.....	50·93
Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)	De Hamilton à Grimsby	.....	17·00
Embranchement Harvey	De Albert à la digue Harvey, N.-B.	.....	3·00
Hereford	De la frontière internationale à Dudswell, comté de Wolfe, relié au C.C.P. à Cookshire, Maine-Central à la frontière intercoloniale, et au Québec-Central à Dudswell	48·50	
	De Dudswell aux carr. de chaux (Cie de chaux Dom.)	4·80	
			53·30
Irondale, Bancroft et Ottawa	Du point de raccord. avec le ch. de fer Grand-Tronc, près de la gare Kinmount, au Lac-Baptiste	.....	45·00
Joggins, maintenant Cie de ch. de fer et de houille du Canada	Maccan-Station, Intercolonial., aux mines Joggins	.....	12·00
Kaslo et Slocan	De Kaslow à Sadon	28·80	
	Du raccordement à Cody	3·00	
			31·80
Kent-Northern	De Richibouctou, N.-B., au ch. de fer Intercolonial	27·00	
Saint-Louis et Richibouctou	De Richibouctou à Saint-Louis	7·00	
			34·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—De Kingston à Renfrew	103·10	
	Emb. de Glendower—De Bedford aux min. de Zanesville	4·00	
	Emb. de Robertsville—Aux mines de Robertsville	1·00	
	Embranc.—Aux moulins de Doran (charbonnages) aux moulins de McLaren, aux mines de Bethleham, aux moul. de Lavant, aux moul. de Clyde-Forks, aux min. de Wilson, aux moul. de Caldwell, aux mines de William, à la baie Cameron	4·75	
	(Relié au Grand-Tronc à Kingston, au C.C.P. au Lac-Sharbot et à Renfrew.)		
			112·85
Kingston, Napanee et de l'Ouest	Ci-devant Napanee, Tamworth et Québec :—		
	Napanee à Tamworth	28·50	
	Yarker à Harrowsmith	7·00	
	Tamworth à Tweed	20·95	
	Harrowsmith à Sydenham	4·37	
			60·82
Lotbinière et Mégantic	Station de Lyster, Grand-Tronc à Sainte-Philomène	.....	23·34
L'Assomption	Station de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption	.....	3·00
Lac-Erié, Essex et Rivière-Détroit	De Walkerville, Ont., à Ridgetown	84·05	
	Embranch.—Des moulins Foster aux moulins Decew	4·00	
			88·05
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley sur le lac Erié	.....	23·75
Basses-Laurentides (ci-devant St-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay)	De Saint-Tite, sur le C.C.P., à la Rivière-à-Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean	.....	39·50

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Manitoba et Nord-Occidental....	Portage-la-Prairie à Yorkton.....	223·05	
	Embr. de la Riv.-aux-Coquilles—Binscarth et Russell.	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Occidental—Minnedosa à Rapid-City.....	15·47	
			249·97
Manitoba et Sud-Est.....	Dans une direction sud-est de Winnipeg au côté ouest du lac des Bois ; 8 milles en voie de construction ...	.....	
Colonisation de Montfort.....	Du point de raccord, avec le Montréal et Occident., près de St-Sauveur à Montfort, 10 milles en voie de const.	.....	21·00
Vallée de la Massawippi.....	De Lennoxville à la frontière du Vermont, se reliant au chemin de fer *Connecticut and Passumpsic Rivers* ; se relie aussi au Grand-Tronc et au C.C.P. à Lennoxville.....	32·00	
	Embranch.—De Stanstead-Junction à Stanstead	2·00	
			34·00
Montréal et Vermont-Junction ..	Du point de raccord. avec le chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean, P.Q., au raccordement avec le Vermont et Canada, à la frontière du Vermont ; se relie aussi au chemin de jonction Lac-Champlain et Saint-Laurent à Stanbridge.....	.....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant ligne de Montréal et Provinciale.....	Du point de raccordement avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Farnham.....	32·00	
	Marieville à Saint-Césaire....	8·60	
			40·60
Montréal et Atlantique (ci-devant Sud-Est).....	Ligne-mère—Farnham-Ouest à Richford, sur la frontière internationale	33 80	
	Division Nord—De la Jonction Sutton à Sorel.....	95 50	
	Entre Newport et Rithford—Partie de la ligne en Canada.....	10·80	
		140·10	
	Affermée—Lac-Champlain et Jonction Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.....	61·40	
			201·50
	(Se relie au chem. de fer Connecticut et Passumpsic, au Grand-Tronc et au Stanstead, Shefford et Chambly)		
Parc et Ile de Montréal, (électriq.)	Ville de Montréal et faubourgs.	.....	14·43
Nelson et Fort-Sheppard.....	Du bras ouest du lac Kootenay, près de Nelson, à Fort-Sheppard, sur la frontière internationale, C.-B.	.....	59·40
Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow, maintena't Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse.	De la Jonction Ferrona, Intercolonial, à Sunny Brae.	.....	12·50
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard.....	De Sackville-Station, Intercolonial, au Cap-Tourmente.....	.....	36·00
Chemin de fer électrique de la riv. et du parc des Chutes-Niagara..	De Queenston à Chippewa	.....	13·68
Pacifique-Nord et Manitoba.....	De Winnipeg à la frontière internationale.....	65·94	
	Portage-Jonction à Portage-la-Prairie.....	52.52	
	Morris à Brandon.....	145·42	
	Du point de raccordement avec le C.C.P. à Winnipeg.	1·24	
			265·12
Nosbonsing et Nipissingue	Du lac Nosbonsing au lac Nipissingue..	.....	5·50
Central de la Nouvelle-Ecosse....	De Middleton, sur le chemin de fer Windsor et Annapolis, à la ville Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.....	.....	74·00
Nouvelle-Ecosse Sud.....	De Shelburne à New Germany, 10 m. en voie de constr..		
Ontario, Belmont et Nord .. .	De la Jonction avec le ch. de fer Central d'Ontario aux mines de fer dans le Township de Belmont—10 milles en voie de construction.....		
Montagne-d'Orford.....	Eastman, sur le C.C.P., à Kingsbury, Qué.....	.....	26·50
Ch. de fer électrique d'Oshawa...	De Port-Oshawa, lac Ontario, aux stations de ch. fer du Grand-Tronc et à travers la ville..	.....	8·50

TABLEAU indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Ottawa et Gatineau	De la Jonction du chem. de fer Canadien du Pacifique à Hull, Qué., à Gracefield		56·50
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	D'Ottawa à lac de la Cache		164·00
Vallée d'Ottawa	Lachute, sur le C.C.P., à St-André, sur la riv. Ottawa.		7·00
Colonisation de Parry-Sound	De Scotia, sur le chemin de fer Northern et Pacific-Juntion, à Rose Point, Parry-Sound		48·00
Philipsburg	De Standbridge-Station du chem. de fer Can. du Pac. et Vermont-Central à Philipsburg, C. de Missisquoi		6·75
Pontiac et Renfrew	De Wyman-Station, sur la jontion de Pontiac du Pacifiq., aux mines de Bristol, comté de Pontiac, Qué.		4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De la jonction avec le C.C.P. à Aylmer, Qué., à Waltham		71·00
Port-Arthur, Duluth et Western	De P.-Arthur à Gunflint-Lake sur la fr. du Minnesota (Se raccorde avec le C.C.P. à Port-Arthur et Fort-William.)		85·50
Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	Du chem. de fer Canad. du Pacifiq. à Régina, vers le nord-ouest, au Lac-Long et Prince-Albert		253·96
Québec et Lac-Saint-Jean	De Québec à Roberval	191·00	
	De la jonction de Chambord à Chicoutimi	51·00	
Québec-Central			242·00
	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.	137·50	
	Embr. de la Chaud.—De la J. de Beauce à St-François.	15·00	
	Embr. d'Angus—D'Angus-Est aux moulins d'Angus	1·00	
	Tring Mégantic—Jonction de Tring à Mégantic	60·00	
	(Relié au Grand-Tronc, C.C.P., et au Boston et Maine, à Sherbrooke.)		213·50
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Québec, au Cap-Tourmente		30·00
Stanstead, Shefford et Chambly	De sa jonct. avec le ch. de fer Montréal et Vermont-Junction, près de St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo.		43·00
Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	De Saint-Jean à St-Stephen, N.-B		82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke supérieure, et de là à Lansdowne (10 milles en construction)		
Sainte-Catherine et Niagara-Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes-Niagara		12·35
Prolongement du chemin de fer et pont de Saint-Jean	De Saint-Jean à Fairville, traverse la rivière Saint-Jean aux chutes par un pont en acier, et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick, C.C.P., y compris le système Can. du Pacifique.		2·00
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (6 milles en voie de construction)		
Salisbury et Harvey (ci-devant chemin de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B	45·00	
Saint-Laurent et Adirondack	De la jonction avec le Canada-Atlantique près de Valleyfield à la frontière intercoloniale		19·80
St-Stephen et Milltown	St-Stephen à Milltown, N.-B	4·14	
	Embranchement	50	
			4·64
Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel)	De la jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Sorel, ouest		44·67
Sydney et Louisbourg (Cie houillère du Dominion)	Du havre de Sydney au havre de Louisbourg	39·15	
	Embranchement des mines de houille	26 75	
			65·90
Mille-Iles	De Gananoque, sur le fleuve Saint-Laurent, à Gananoque-Station, G.-T.		4·33

Tableau indiquant où sont situés les chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Qué., snr l'Intercolonial, à Edmundston, N.B., sur le ch. de fer Nouv.-Brunswick.	81·00	
	Embr. d'Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique.	Du Port-Burwell, sur le Lac-Erié, à Tilsonburg	.....	16·00
Vallée de Tobique	De la jonction de Perth avec le C.C.P. à Plaster-Rock.	.....	28·00
Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié	De la jonction de Waterford avec le Canada-Sud et Brantford-Ouest	17·00	
	De Brantford-Ouest à la ville de Hamilton	25·66	
	Hamilton à la jonction Welland	37·16	
	Embranchement—Chantler à Ridgeville	4·01	
			83.83
Comtés-Unis	De la jonction d'Iberville avec le C.C.P. à Saint-Hyacinthe, de là à la jonction de Saint-Robert avec le Montréal et Atlantique, 4½ milles de Sorel	.....	61·00
Victoria et Sidney	Cité de Victoria à Sidney, île de Vancouver	.....	16·26
Winnipeg et B.-d'Hudson, maintenant Winnipeg et Grand-Nord	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson	.....	
	(Construction de 40 milles, Winnipeg à St-Laurent, sur le lac Manitoba)	.....	40·00
Montag.-des-Bois et Qu'Appelle	Du chem. de fer Canadien du Pacifique, près de la stat. de Qu'Appelle, à Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-est (17 milles en voie de construction.)		

N° 1.—Etat sommaire du capital pour l'exercice clos le 30 juin 1896.

Nos	Noms des lignes	Longueur en exploitation (Milles)	Longueur en construction (Milles)	Capital des actionnaires: Autorisé	Souscrit	Payé	Dépenses: Autorisées	Payées	Vendues	Taux de l'intérêt (pour 100)	Nos	Aide du gouvernement fédéral: Prêt	Bons	Souscription d'actions ou de debentures	Payé	Province	Aide du gouvernement provincial: Prêt	Bons	Souscription d'actions ou de debentures	Payé	Aide des municipalités: Prêt	Bons	Souscription d'actions ou de debentures	Payé	Nos	Capital provenant d'autres sources: Souscrit	Payé	Etat du capital: Souscrit	Payé	Dette flottante: Montant	Taux de l'intérêt (pour 100)	Coût total du chemin de fer du matériel roulant	Nos	Observations
		Milles	Mille	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.		
1	[illegible]	174.12		[illegible]	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				1		50,000 00		50,000 00	Nouveau-Brunswick		32,500 00		18,600 00					1			6,176,351 34	1,000,000 00	168,171 20	5, & 7	6,570,751 34	1	Chiffres, 1896, mile de Dunaire à Lethbridge, son affluent vers le réseau du C.C.P.
2	[illegible]	11.60		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]				2		*1,422,000 00		1,422,000 00	Québec		711,122 92		699,192 68					2			292,964 00	292,964 00	55 00		292,964 00	2	Subventions en terres du gouvernement fédéral.
3	[illegible]	95.00		[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]				3		[illegible]		[illegible]								25,000 00	25,000 00	3			8,475,188 02	7,003,253 00	Nil		16,127,885	3	Prêts de 20,000 milles au Canada, entre le Sault-Ste-Marie et Lemonville, en vertu des actes de 1894, chapitre 20, amendés par 59 Vict., chap. 2, et 59 Vict., chap. 20, et 59 Vict., chap. 20, et 59 Vict., chap. 20, pour 20 ans, du 1er juillet 1895. Ces prêts ont été remis par le ministère du chemin de fer du Canada.
4	[illegible]	[illegible]		[illegible]							4		[illegible]		[illegible]										4			[illegible]	[illegible]	[illegible]			4	
5	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				5		[illegible]		[illegible]										5			[illegible]	[illegible]	[illegible]			5	
6	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				6		[illegible]		[illegible]										6			[illegible]	[illegible]	[illegible]			6	
7	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				7		[illegible]		[illegible]										7			[illegible]	[illegible]	[illegible]			7	
8	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				8		[illegible]		[illegible]										8			[illegible]	[illegible]	[illegible]			8	
9	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				9		[illegible]		[illegible]										9			[illegible]	[illegible]	[illegible]			9	
10	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				10		[illegible]		[illegible]										10			[illegible]	[illegible]	[illegible]			10	
11	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				11		[illegible]		[illegible]										11			[illegible]	[illegible]	[illegible]			11	
12	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				12		[illegible]		[illegible]										12			[illegible]	[illegible]	[illegible]			12	
13	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				13		[illegible]		[illegible]										13			[illegible]	[illegible]	[illegible]			13	
14	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				14		[illegible]		[illegible]										14			[illegible]	[illegible]	[illegible]			14	
15	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				15		[illegible]		[illegible]										15			[illegible]	[illegible]	[illegible]			15	
16	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				16		[illegible]		[illegible]										16			[illegible]	[illegible]	[illegible]			16	
17	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				17		[illegible]		[illegible]										17			[illegible]	[illegible]	[illegible]			17	
18	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				18		[illegible]		[illegible]										18			[illegible]	[illegible]	[illegible]			18	
19	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				19		[illegible]		[illegible]										19			[illegible]	[illegible]	[illegible]			19	
20	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				20		[illegible]		[illegible]										20			[illegible]	[illegible]	[illegible]			20	
21	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				21		[illegible]		[illegible]										21			[illegible]	[illegible]	[illegible]			21	
22	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				22		[illegible]		[illegible]										22			[illegible]	[illegible]	[illegible]			22	
23	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				23		[illegible]		[illegible]										23			[illegible]	[illegible]	[illegible]			23	
24	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				24		[illegible]		[illegible]										24			[illegible]	[illegible]	[illegible]			24	
25	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				25		[illegible]		[illegible]										25			[illegible]	[illegible]	[illegible]			25	
26	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				26		[illegible]		[illegible]										26			[illegible]	[illegible]	[illegible]			26	
27	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				27		[illegible]		[illegible]										27			[illegible]	[illegible]	[illegible]			27	
28	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				28		[illegible]		[illegible]										28			[illegible]	[illegible]	[illegible]			28	
29	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				29		[illegible]		[illegible]										29			[illegible]	[illegible]	[illegible]			29	
30	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				30		[illegible]		[illegible]										30			[illegible]	[illegible]	[illegible]			30	
31	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				31		[illegible]		[illegible]										31			[illegible]	[illegible]	[illegible]			31	
32	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				32		[illegible]		[illegible]										32			[illegible]	[illegible]	[illegible]			32	
33	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				33		[illegible]		[illegible]										33			[illegible]	[illegible]	[illegible]			33	
34	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				34		[illegible]		[illegible]										34			[illegible]	[illegible]	[illegible]			34	
35	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				35		[illegible]		[illegible]										35			[illegible]	[illegible]	[illegible]			35	
36	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				36		[illegible]		[illegible]										36			[illegible]	[illegible]	[illegible]			36	
37	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				37		[illegible]		[illegible]										37			[illegible]	[illegible]	[illegible]			37	
38	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				38		[illegible]		[illegible]										38			[illegible]	[illegible]	[illegible]			38	
39	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				39		[illegible]		[illegible]										39			[illegible]	[illegible]	[illegible]			39	
40	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				40		[illegible]		[illegible]										40			[illegible]	[illegible]	[illegible]			40	
41	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				41		[illegible]		[illegible]										41			[illegible]	[illegible]	[illegible]			41	
42	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				42		[illegible]		[illegible]										42			[illegible]	[illegible]	[illegible]			42	
43	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				43		[illegible]		[illegible]										43			[illegible]	[illegible]	[illegible]			43	
44	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				44		[illegible]		[illegible]										44			[illegible]	[illegible]	[illegible]			44	
45	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				45		[illegible]		[illegible]										45			[illegible]	[illegible]	[illegible]			45	
46	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				46		[illegible]		[illegible]										46			[illegible]	[illegible]	[illegible]			46	
47	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				47		[illegible]		[illegible]										47			[illegible]	[illegible]	[illegible]			47	
48	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				48		[illegible]		[illegible]										48			[illegible]	[illegible]	[illegible]			48	
49	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				49		[illegible]		[illegible]										49			[illegible]	[illegible]	[illegible]			49	
50	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				50		[illegible]		[illegible]										50			[illegible]	[illegible]	[illegible]			50	
51	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				51		[illegible]		[illegible]										51			[illegible]	[illegible]	[illegible]			51	
52	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				52		[illegible]		[illegible]										52			[illegible]	[illegible]	[illegible]			52	
53	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				53		[illegible]		[illegible]										53			[illegible]	[illegible]	[illegible]			53	
54	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				54		[illegible]		[illegible]										54			[illegible]	[illegible]	[illegible]			54	
55	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				55		[illegible]		[illegible]										55			[illegible]	[illegible]	[illegible]			55	
56	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				56		[illegible]		[illegible]										56			[illegible]	[illegible]	[illegible]			56	
57	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				57		[illegible]		[illegible]										57			[illegible]	[illegible]	[illegible]			57	
58	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				58		[illegible]		[illegible]										58			[illegible]	[illegible]	[illegible]			58	
59	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				59		[illegible]		[illegible]										59			[illegible]	[illegible]	[illegible]			59	
60	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				60		[illegible]		[illegible]										60			[illegible]	[illegible]	[illegible]			60	
61	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				61		[illegible]		[illegible]										61			[illegible]	[illegible]	[illegible]			61	
62	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				62		[illegible]		[illegible]										62			[illegible]	[illegible]	[illegible]			62	
63	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				63		[illegible]		[illegible]										63			[illegible]	[illegible]	[illegible]			63	
64	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				64		[illegible]		[illegible]										64			[illegible]	[illegible]	[illegible]			64	
65	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				65		[illegible]		[illegible]										65			[illegible]	[illegible]	[illegible]			65	
66	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				66		[illegible]		[illegible]										66			[illegible]	[illegible]	[illegible]			66	
67	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				67		[illegible]		[illegible]										67			[illegible]	[illegible]	[illegible]			67	
68	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				68		[illegible]		[illegible]										68			[illegible]	[illegible]	[illegible]			68	
69	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				69		[illegible]		[illegible]										69			[illegible]	[illegible]	[illegible]			69	
70	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				70		[illegible]		[illegible]										70			[illegible]	[illegible]	[illegible]			70	
71	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				71		[illegible]		[illegible]										71			[illegible]	[illegible]	[illegible]			71	
72	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				72		[illegible]		[illegible]										72			[illegible]	[illegible]	[illegible]			72	
73	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				73		[illegible]		[illegible]										73			[illegible]	[illegible]	[illegible]			73	
74	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				74		[illegible]		[illegible]										74			[illegible]	[illegible]	[illegible]			74	
75	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				75		[illegible]		[illegible]										75			[illegible]	[illegible]	[illegible]			75	
76	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				76		[illegible]		[illegible]										76			[illegible]	[illegible]	[illegible]			76	
77	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				77		[illegible]		[illegible]										77			[illegible]	[illegible]	[illegible]			77	
78	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				78		[illegible]		[illegible]										78			[illegible]	[illegible]	[illegible]			78	
79	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				79		[illegible]		[illegible]										79			[illegible]	[illegible]	[illegible]			79	
80	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				80		[illegible]		[illegible]										80			[illegible]	[illegible]	[illegible]			80	
81	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				81		[illegible]		[illegible]										81			[illegible]	[illegible]	[illegible]			81	
82	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				82		[illegible]		[illegible]										82			[illegible]	[illegible]	[illegible]			82	
83	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				83		[illegible]		[illegible]										83			[illegible]	[illegible]	[illegible]			83	
84	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				84		[illegible]		[illegible]										84			[illegible]	[illegible]	[illegible]			84	
85	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				85		[illegible]		[illegible]										85			[illegible]	[illegible]	[illegible]			85	
86	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				86		[illegible]		[illegible]										86			[illegible]	[illegible]	[illegible]			86	
87	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				87		[illegible]		[illegible]										87			[illegible]	[illegible]	[illegible]			87	
88	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				88		[illegible]		[illegible]										88			[illegible]	[illegible]	[illegible]			88	
89	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				89		[illegible]		[illegible]										89			[illegible]	[illegible]	[illegible]			89	
90	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				90		[illegible]		[illegible]										90			[illegible]	[illegible]	[illegible]			90	
91	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				91		[illegible]		[illegible]										91			[illegible]	[illegible]	[illegible]			91	
92	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				92		[illegible]		[illegible]										92			[illegible]	[illegible]	[illegible]			92	
93	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				93		[illegible]		[illegible]										93			[illegible]	[illegible]	[illegible]			93	
94	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				94		[illegible]		[illegible]										94			[illegible]	[illegible]	[illegible]			94	
95	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				95		[illegible]		[illegible]										95			[illegible]	[illegible]	[illegible]			95	
96	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				96		[illegible]		[illegible]										96			[illegible]	[illegible]	[illegible]			96	
97	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				97		[illegible]		[illegible]										97			[illegible]	[illegible]	[illegible]			97	
98	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				98		[illegible]		[illegible]										98			[illegible]	[illegible]	[illegible]			98	
99	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				99		[illegible]		[illegible]										99			[illegible]	[illegible]	[illegible]			99	
100	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				100		[illegible]		[illegible]										100			[illegible]	[illegible]	[illegible]			100	
101	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				101		[illegible]		[illegible]										101			[illegible]	[illegible]	[illegible]			101	
102	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				102		[illegible]		[illegible]										102			[illegible]	[illegible]	[illegible]			102	
103	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				103		[illegible]		[illegible]										103			[illegible]	[illegible]	[illegible]			103	
104	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				104		[illegible]		[illegible]										104			[illegible]	[illegible]	[illegible]			104	
105	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				105		[illegible]		[illegible]										105			[illegible]	[illegible]	[illegible]			105	
106	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				106		[illegible]		[illegible]										106			[illegible]	[illegible]	[illegible]			106	
107	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				107		[illegible]		[illegible]										107			[illegible]	[illegible]	[illegible]			107	
108	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				108		[illegible]		[illegible]										108			[illegible]	[illegible]	[illegible]			108	
109	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				109		[illegible]		[illegible]										109			[illegible]	[illegible]	[illegible]			109	
110	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				110		[illegible]		[illegible]										110			[illegible]	[illegible]	[illegible]			110	
111	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				111		[illegible]		[illegible]										111			[illegible]	[illegible]	[illegible]			111	
112	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				112		[illegible]		[illegible]										112			[illegible]	[illegible]	[illegible]			112	
113	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				113		[illegible]		[illegible]										113			[illegible]	[illegible]	[illegible]			113	
114	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				114		[illegible]		[illegible]										114			[illegible]	[illegible]	[illegible]			114	
115	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				115		[illegible]		[illegible]										115			[illegible]	[illegible]	[illegible]			115	
116	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				116		[illegible]		[illegible]										116			[illegible]	[illegible]	[illegible]			116	
117	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				117		[illegible]		[illegible]										117			[illegible]	[illegible]	[illegible]			117	
118	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				118		[illegible]		[illegible]										118			[illegible]	[illegible]	[illegible]			118	
119	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				119		[illegible]		[illegible]										119			[illegible]	[illegible]	[illegible]			119	
120	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				120		[illegible]		[illegible]										120			[illegible]	[illegible]	[illegible]			120	
121	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				121		[illegible]		[illegible]										121			[illegible]	[illegible]	[illegible]			121	
122	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				122		[illegible]		[illegible]										122			[illegible]	[illegible]	[illegible]			122	
123	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				123		[illegible]		[illegible]										123			[illegible]	[illegible]	[illegible]			123	
124	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				124		[illegible]		[illegible]										124			[illegible]	[illegible]	[illegible]			124	
125	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				125		[illegible]		[illegible]										125			[illegible]	[illegible]	[illegible]			125	
126	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				126		[illegible]		[illegible]										126			[illegible]	[illegible]	[illegible]			126	
127	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				127		[illegible]		[illegible]										127			[illegible]	[illegible]	[illegible]			127	
128	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				128		[illegible]		[illegible]										128			[illegible]	[illegible]	[illegible]			128	
129	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				129		[illegible]		[illegible]										129			[illegible]	[illegible]	[illegible]			129	
130	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				130		[illegible]		[illegible]										130			[illegible]	[illegible]	[illegible]			130	
131	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				131		[illegible]		[illegible]										131			[illegible]	[illegible]	[illegible]			131	
132	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				132		[illegible]		[illegible]										132			[illegible]	[illegible]	[illegible]			132	
133	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				133		[illegible]		[illegible]										133			[illegible]	[illegible]	[illegible]			133	
134	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				134		[illegible]		[illegible]										134			[illegible]	[illegible]	[illegible]			134	
135	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				135		[illegible]		[illegible]										135			[illegible]	[illegible]	[illegible]			135	
136	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				136		[illegible]		[illegible]										136			[illegible]	[illegible]	[illegible]			136	
137	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				137		[illegible]		[illegible]										137			[illegible]	[illegible]	[illegible]			137	
138	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				138		[illegible]		[illegible]										138			[illegible]	[illegible]	[illegible]			138	
139	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				139		[illegible]		[illegible]										139			[illegible]	[illegible]	[illegible]			139	
140	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				140		[illegible]		[illegible]										140			[illegible]	[illegible]	[illegible]			140	
141	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				141		[illegible]		[illegible]										141			[illegible]	[illegible]	[illegible]			141	
142	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				142		[illegible]		[illegible]										142			[illegible]	[illegible]	[illegible]			142	
143	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				143		[illegible]		[illegible]										143			[illegible]	[illegible]	[illegible]			143	
144	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				144		[illegible]		[illegible]										144			[illegible]	[illegible]	[illegible]			144	
145	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				145		[illegible]		[illegible]										145			[illegible]	[illegible]	[illegible]			145	
146	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				146		[illegible]		[illegible]										146			[illegible]	[illegible]	[illegible]			146	
147	[illegible]	[illegible]		[illegible]			[illegible]				147		[illegible]		[illegible]										147			[illegible]	[illegible]	[illegible]			147	
148	Windsor et Annapolis	87.50									148														148								148	
149	Vallée de la Cornouaille	14.00	188.50		1,119,333 33	1,119,333 33	1,119,333 33				149														149								149	
150	Vallée de l'Annapolis (section de l'Ouest)	87.00									150														150								150	
151	Winnipeg Great Northern (entre les Rivières et Hodgson)		49.00	17.00	15,000 00	747,000 00	747,000 00				151														151								151	
152	Montagne des Bois et Qu'Appelle				200,000 00	201,000 00	21,067 50				152														152								152	
		16,987.00	531.40		20,708,246 16	235,867,476 19	105,567,864 39	105,267,864 39					15,961,653 65	138,345,441 67		119,413,592 92		5,604,839 27	37,069,748 75	300,000 00	30,033,936 30	2,970,000 00	11,744,501 78	2,282,500 00	14,494,756 99		8,640,932 15	8,640,932 15	347,791,796 62	309,817,809 77	11,801,105 58			

Nos	Province	Aide du gouvernement provincial: Prêt	Bons	Souscription d'actions ou de debentures	Payé
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Nouveau-Brunswick		32,500 00		18,600 00
2	Québec		711,122 92		699,192 68
3					
4	do		168,646 00		80,000 00
5	do		102,400 00		82,609 25
6	do		25,200 00		21,500 00
7	Ontario				
8	Québec		179,054 00		179,054 00
9	Ontario		68,000 00		68,000 00
10	do		105,200 00		105,200 00
11	Nouveau-Brunswick		91,500 00		91,500 00
12	Ontario				
13	Ontario		270,000 00		270,000 00
14	Québec		192,000 00		192,000 00
15	Ontario		1,179,000 00		1,179,000 00
16	Nouveau-Brunswick		400,000 00		400,000 00
17	Ontario		147,858 65		147,858 65
18	do				
19	do

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

ÉTATS SOMMAIRES

CONCERNANT LES FRAIS DE TRACTION, PARTICULARITÉS DE CONSTRUCTION DES CHEMINS, MATÉRIEL ROULANT, VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉ, RECETTES, FRAIS D'EXPLOITATION ET ACCIDENTS.

10—2******

N° 2.—PARTICULARITÉS de construction, c.,

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64·62	.....	...	64·62	4·00	.....	30 à 56
2	Alberta-Sud....	16·00	.....	...	19·00	·48	.....	56
	Embranchement d'Harvey..	3·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Atlantiq. et Lac Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs. 80·00; Grand-Oriental 13·00; Vallée de l'Ottawa 7.00	100·00	15·00	...	100·00	3·00	.....	56
4	Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté... 4.00; Kingston, Napanee et Ouest.. 60·82	64·82	.....	..	64·82	7·00	.....	50 et 56
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	2·75	.....	....	2·75	·37	.....	60
6	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie..	45·00	.....	.....	45·00	1·80	.....	56
7	Bouctouche et Moncton...	32·00	.....	.....	32·00	·2	.....	56
8	Calgarry et Edmonton.....	295·07	.....	....	295·07	9·38	.....	56
9	Canada-Atlantique..... 138·00; Comtés du Centre..... 38·00	176·00	.....	..	176·00	51·00	.....	56 et 72
10	Canada-Est.....	136·00	.....	....	136·00	6·50	.....	56½ à 60
11	*a* Canada-Sud	382·19	.....	.....	382·19	161·27	.....	606·580
	Ch. de fer du gouvernement canadien—							
12	*b* Intercolonial.	1150·50	.....	.....	1150·50	157·25	.....	56 à 67
13	Ile du Prince-Edouard.....	210·00	.....	83·50	126·50	16·00	38	50 et 52
14	*c* Canadien du Pacifique..... 4,119·10; Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest.. 205·00; Columbia et Kootenay..... 28·50; Credit-Valley ..... 175·10; Manitoba Sud-Ouest Colonisation ..... 215·20; Toronto, Grey et Bruce. ... 191·30; Ontario et Québec .... 469·00; Pacifique d'Ontario-Ouest.. 26·60; Saint-Laurent et Ottawa... 58·40; Frédericton . ... 22·40; Nouveau-Brunswick..... 175·00; Nouv.-Brunswick et Canada 118·00; Pont de Saint-Jean et prolongement de chem. de fer 2·00; Saint-Jean et Maine..... 92·00; Chemin de fer Alberta (de Dunmore à Lethbridge).. 109.50; Nakusp et Slocan..... 36·90; Shuswap et Okanagan..... 51·00; Montréal et Ottawa. .. 23·60; Montréal et de l'Ouest..... 70·00; Montréal et Lac-Maskinongé..... ..... 12·90; Jonction de Guelph..... 15·00	6216·50	.....	....	6216·50	660·03	.....	56 à 72
	*Colonisation du Lac-Témiscamingue..	.....	1·40	....	.....	.....	.....	.....
15	Caraquet.....	68·00	.....	...	68·00	3·25	.....	50
16	Carillon et Grenville	13·00	.....	13·00	.....	·25	65	.....
17	Ligne de la Côte, N.-E....	13·75	25·00	....	13·75	·75	.....	56
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique..	.....	50·00	.	.....	.....	.....	56
19	Ontario-Central.....	104·00	.....	....	104·00	.....	.....	42 et 56
20	Central du Nouveau-Brunswick.....	75·00	.....	.....	75·00	2·50	.....	50 et 56
21	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland (y compris l'embranchement de Springhill et d'Oxford, 14 milles).....	46·00	.....	...	46·00	10·00	...	57

a 95·21 milles de double voie. *b* 1·50 mille de double voie. *c* 14·20 milles de double voie.

* Les 45·8 milles complétés de la Compagnie de chemin de fer de colonisation du Lac-Témiscamingue t compris dans les lignes possédées par la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.				Pds.		Pds	
2640	Eclisses			2				2		573	53	3·00	1
2640	do			11				2		955	120	4·8½	2
...													
2640	Eclisses et boulons			34	3	22		4		717	67	4.8½	3
3000	Eclisses et cornières			39			12	4		400	90	4·8½	4
2348	Cornières et éclisses			16			2			482	160	4·8½	5
2640	Joint Fisher pour ponts			35				2		717	58	4·8½	6
2640	Eclisses			16			1			955	74	4·8½	7
2600	Cornières et cornières			148				2		1146	53	4·8½	8
3000 et 2640	Eclisses		6	134	3	22	6	4	2	955	53	4·8½	9
2640	Eclisses et cornières		1	35			1	4	1	955	80	4·8½	10
3000	Joint 4 et 6 chev. et arrête-noix		6	416	21	22	15	9	10	913	75	4·8½	11
2640	Cornières et éclisses		9	429	29	18 to 35	6	24	21	694	65	4·8½	12
2640	Eclisses et cornières			960	2	17¼				396	90	3·6	13
2140 à 3168	Eclisses et cornières	10	33	3447	61	18 to 24	51	66	61	319	237	4·8½	14
.....													
2600	Eclisses			12				1		1000	60	4·8½	15
1760	Coussinets		1	8	1	17				1910	100	5·6	16
2640	Cornières			15				1		955	79	4·8½	17
...													18
2640	Eclisses			94			3	4		955	105	4·8½	19
2640	do			40					2	716	74	4·8½	20
2640	Eclisses et cornières			13				1		820	160	4·8½	21

N° 2—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne. Complétée (lisses posées).	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
			milles.	milles.	milles	milles.	milles.	liv.	liv.
22	Dominion-Atlantic, y compris—								
	Windsor et Annapolis	87·50							
	Vallée de la Cornwallis	14·00	220·50	.....	16·50	204·00	10·50	67	56 à 60
	Yarmouth et Annapolis	87·00							
	Embr. de Windsor, Intercol.	32·00							
23	Comté de Drummond		90·53	.....	.....	90·53	5·00	.....	56 et 60
24	Elgin et Havelock		27·00	.....	.....	27·00	2·00	.....	56
25	Erié et Huron		76·75	.....	.....	76·75	4·80	.....	54 et 56
26	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	.....	.....	78·00	2·00	.....	50 et 54
27	Cie de chemin de fer et de ponts de Frédéricton		1·33	.....	1·33	.....	·12	.....	56
28	*d* Grand-Tronc	884·25							
	Grand-Occidental	561·80							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78							
	Buffalo et Lac-Huron	162·00							
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172·75							
	Embranch. d'Owen-Sound	12·42							
	London, Huron et Bruce	69·01							
	Jonction de Waterloo	10·25							
	Norfolk-Sud	17·00							
	Wellington, Grey et Bruce	168·13							
	Northern	172·10							
	Simcoe-Nord	33·34							
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90	3,161·98	.....	36·78	3,125·20	677·25	56 to 65	56 à 80
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37							
	Ligne de Ceinture, Toronto.	12·70							
	Midland	166·78							
	Grande-Jonction	85·40							
	Toronto et Nipissingue	85·00							
	Jonction du Lac Simcoe	26·50							
	Victoria	53·25							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50							
	Cobourg, Blairton et Marmora	15·00							
	Union-Jacques-Cartier	6·50							
	Jonction de Montréal et Chaplain	61·75							
	Jonction de Beauharnois	19·50							
29	Grand-Occidental		38·00	10·00	.....	38·00	2·50	.....	56
30	Grand-Nord-Ouest Central		50·93	.....	.....	50·93	1·99	.....	56
31	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)		17·00	.....	.....	17·00	1·00	.....	50 et 70
32	Hereford		53·30	.....	.....	53·30	.....	.....	56
33	Irondale, Bancroft et Ottawa		45·00	.....	.....	45·00	2·50	.....	56
34	Joggins, (Cie de houille et ch. de f. du Can.)		12·00	.....	.....	12·00	2·00	.....	56
35	Kaslo et Slocan		31·80	1·00	.....	31·80	1·60	.....	45
36	Kent-Nord, comprenant Saint-Louis et Richibouctou		34·00	.....	3·50	30·50	3·00	67	56
37	Kingston et Pembroke		112·85	.....	9·75	103·10	21·00	50 to 84	56
38	L'Assomption		3·00	.....	.....	3·00	·25	.....	56
39	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	111·80	.....	.....	111·80	14·00	.....	56 et 65
	London et Port-Stanley	23·75							

d 404·58 milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niv. Gardés.	Nombre de passages à niv. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						pds.				pds.		pds.	
2640	Eclisses et cornières	..	1	109	2	22	....	3	2	637	79	4·8½	22
2640	do	..	....	46	....	.....	2	4	2	717	69	4·8½	23
2000	Eclisses	..	....	24	....	.....	1	1	....	717	90	4·8½	24
2640	do	..	....	111	....	.....	5	6	...	661	52	4·8½	25
2992	Cornières	..	....	15	2	23	....	....	....	573	80	4·8½	26
2564	do	..	6	.	....	.....	....	2	....	1433	50	4·8½	27
2640	Eclisses et cornières	11	83	2736	238	156 to 28′ 8″	65	71	164	1100 *e*600	53 *e*105	4·8½	28
2640	Cornières	..	....	24	....	.....	1	2	....	2292	53	4·8½	29
2640	Eclisses	7	...	24	....	.....	....	1	...	955	60	4·8½	30
2112	Eclisses et cornières	..	....	16	...	.....	1	3	...	50	4	4·8½	31
2800	Eclisses	..	....	28	....	.....	2	1	....	955	66	4·8½	32
2640	do	..	....	14	...	.....	....	....	....	1000	60	4·8½	33
3000	do	..	....	7	....	.....	....	..	1	955	79	4·8½	34
2640	Cornières	..	....	4	....	.....	....	...	1	193	171	3·00	35
2432	Cornières	..	....	10	....	.....	1	1	....	1000	60	4·8½	36
2640	Eclisses et cornières	..	....	56	3	16 & 21½	6	6	....	955	79	4·8½	37
2500	Eclisses	..	....	1	...	.....	....	1	..	955	20	4·8½	38
2700 / 2600	Eclisses et cornières	..	3	155	10	19′ 6″	9	10	...	1433	53	4·8½	39
			....	....	....	.....	....	..	....	716	....	....	..

e Sur embranchements.

N° 2—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur de voie de garage.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
		milles.	milles.	milles.	milles.	milles.	liv.	liv.
40	Lotbinière et Mégantic	23·34	7·00	....	23·34	·50	.....	56
41	Manitoba et Nord-Ouest 234·50; Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	.....	.....	249·97	23·52	.....	56
42	Manitoba et Sud-Est	.....	8·00	..	.....	.....	.....	.....
43	Vallée de la Massawippi	34·00	.....	.....	34·00	2·50	.....	50 et 60
44	Colonisation de Montford	21·00	.....	.....	21·00	·20	.....	56
45	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 140·10; Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40	201·50	.....	13·90	187·60	31·80	.....	56 à 72
46	*f* Parc de Montréal et de l'île (électrique)	14·43	13·00	.....	14·43	·98	.....	56
47	Jonction de Montréal et Vermont	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60 à 72
48	Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale)	40·60	.....	8·60	32·00	1·40	38	56
49	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	.....	.....	59·40	2·30	.....	56
50	New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
51	*g* Parc des chutes et de la rivière Niagara (chemin de fer électrique)	13·68	.....	.....	13·68	·89	.....	56
52	Pacifique-Nord et Manitoba	265·12	.....	.....	265·12	30·78	.....	56
53	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	.....	5·50	1·25	.....	56
54	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	.....	.....	74·00	2·50	.....	56
55	Sud de la Nouvelle-Ecosse	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	.....
56	Cie d'acier de la Nouv.-Ecosse, ci-dev. C^e de ch. de f., de h. et de f. de N.-Glasgow	12·50	.....	.....	12·50	3·00	.....	56
57	Ontario, Belmont et Nord	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	.....
58	Montagne-d'Orford	26·50	.....	.....	26·50	1·00	.....	56
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50	.....	.....	8·50	.....	.....	64
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	164·00	46·00	.....	164·00	13·00	.....	72
61	Ottawa et Gatineau	56·50	.....	.....	56·50	2·00	.....	56
62	Colonisation de Parry-Sound	48·00	.....	.....	48·00	5·00	.....	56 et 72
63	Cie de carrière et de c. de fer Philipsburg	6·75	.....	.....	6·75	.....	.....	56
64	* Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	4·25	·75	.....	56
65	Jonction de Pontiac du Pacifique	71·00	.....	.....	71·00	3·50	.....	56
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	.....	.....	85·50	4·00	.....	56
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	.....	.....	253·96	6·86	.....	56
68	Québec-Central	213·50	.....	.....	213·50	20·50	.....	56 et 70
69	Québec et Lac-Saint-Jean 242·00; Basses-Laurentides 39·50	281·50	.....	.....	281·50	17·00	.....	56 et 60
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	.....	.....	50·00	2·00	.....	56
71	Salisbury et Harvey	45·00	.....	41·00	4·00	4·25	60	56
72	Ligne de la Rive, Nouveau-Brunswick	82·50	.....	.....	82·50	2·50	.....	50
73	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	12·00	31·00	2·00	60	60
74	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	.....	12·35	1·00	.....	56
75	*h* Tunnel St-Clair, et cour et approches	2·23	.....	.....	2·23	11·00	.....	100
76	Vallée de la St-Jean et Rivière-du-Loup	.....	6·00	.....	.....	.....	.....	.....
77	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	13·00	.....	19·80	7·10	.....	56 à 80
78	Saint-Stephen et Milltown	4·64	.....	.....	4·64	·25	.....	56
79	Vallée de Stewiacke et Lansdowne	.....	10·00	.....	.....	.....	.....	.....
80	Sydney et Louisbourg (Cie houil. du Can.)	65·90	.....	10·13	55·77	28·00	50	56 et 80
81	Rive-Sud (ci-devant Montréal et Sorel)	44·67	.....	.....	44·67	2·00	.....	56
82	Témiscouata	113·00	.....	.....	113·00	5·00	.....	56
83	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00	.....	.....	16·00	1·25	.....	56
84	Mille-Iles	4·33	.....	.....	4·33	.....	.....	56
85	Vallée de la Tobique	28·00	.....	.....	28·00	.....	.....	56

f 7·60 milles de voie double. *g* 11·43 milles de voie double. * Non en exploitation. *h* Longueur du tunnel, 6,000 pds, diamètre intérieur, 19 pds 10 pcs.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niv. Non gardés.	Nombre de passages à niv. Gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus de la voie.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
2600	Eclisses.			1				1		819	52	4·8½	40
2700	Cornières et éclisses	26		180				2	2	955	105	4·8½	41
													42
2800	Eclisses	1	20	1	19	1	2	1		478	76	4·8½	43
2620	do		14	1	20					573	168	5	44
2640	Eclisses et cornières		163	2	1′96″	8	9	2		520	83	4·8½	45
2640	do	1	13			1	3			40	291	4·8½	46
3000	Eclisses et boulons		51				3				52	4·8½	47
3000	Eclisses et coussinets		21			3	1	2				4·8½	48
2640	Cornières						1			473	132	4·8½	49
2400	Eclisses		26				1			750	66	4·8½	50
2640	Cornières	1	16	2	14 & 22		2	1		115	300	4·8½	51
2600	do	17	1	258			6	2	3	573	63	4·8½	52
2800	Eclisses			1			1	1		955	132	4·8½	53
2640	Cornières			23	1	21			1	819	50	4·8½	54
													55
2640	Cornières			5				1	1	955	79	4·8½	56
								1		716	80	4·8½	57
2640	Eclisses			67				1		955	74	4·8½	58
2640	Cornières			28			1	1		80	211	4·8½	59
2640	do		3	44	7	12	2	2		955	66	4·8½	60
2640	Eclisses			44				1		573	106	4·8½	61
3000	Cornières		1	10				1		955	66	4·8½	62
2640	Eclisses			3				1	1	955	52	4·8½	63
2640	do							1		717	106	4·8½	64
2640	Cornières			52				1		1146	53	4·8½	65
2640	Eclisses			5			3	1		573	95	4·8½	66
2600	Cornières			51				1		1146	65	4·8½	67
2640	Eclisse et cornières			115			2	7	2	882	76	4·8½	68
2640	Eclisses et cornières	1	2	85				4	2	717	105	4·8½	69
2640	Eclisses		1	10				1		1433	42	4·8½	70
2600	do			30	1	15		1		717	80	4·8½	71
2992	do			15	5	23	3	3		573	85	4·8½	72
2640	do			42	1	18	3	4		717	60	4·8½	73
2640	do			20	3	22	2	2		717	79	4·8½	74
	Cornières.										105	4·8½	75
													76
3000	Cornières			26	1	21′ 6″	2	3		1146	57	4·8½	77
	Eclisses			13			1	2		714	79	4·8½	78
													79
2640	Cornières			26	2	18		1	7	1433	70	4·8½	80
2640	Eclisses			15				1		2292	53	4·8½	81
2640	Eclisses et cornières			38			1	2	1	819	79	4·8½	82
2640	Cornières			14	1	21		1		717	53	4·8½	83
3000	do			8						660	84	4·8½	84
2600	Eclisses			23	1	22′ 6″		1		717	80	4·8½	85

PARTICULARITÉS de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.				Longueur de la voie de garage.	Poids par verge.	
		Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.		Lisses de fer.	Lisses d'acier.
		Milles.	Milles.	Milles	Milles.	Milles.	Liv.	Liv.
86	*i* Toronto, Hamilton et Buffalo (y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié).....	83·83	.....	.....	83·83	7·13	.....	56, 70, 80
87	Comtés-Unis.....	61·00	.....	.....	61·00	4·50	.....	56
88	Victoria et Sydney.....	16·26	.....	...	16·26	1·20	.....	50
89	Grand Nord de Winnipeg (ci-devant Winnipeg et Baie-d'Hudson).....	40·00	.....	.....	40·00	2·00	.....	56
90	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle.....	.....	17·00	.....	.....	.....	.....	.....
		16,387·08	242·40	249·99	16,137·09	2,106·27	.....	.....

i 2½ milles de double voie.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Passages à niveau. Gardés.	Passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
3000	Eclisses et cornières.	..	6	121	9	21	1	4	1	955	80	4·8½	86
2640	Eclisses.....	..	....	50	....	.....	4	5	...	717	52	4·8½	87
2464	Eclisses.....	..	...	13	....	.....	....	.. .	....	637	105	4·8½	88
2640	Eclisses.....	..	....	6	....	.....	...	1	...	2865	31	4·8½	89
.....	....	..	....	....	....	.....	....	....	..	.....	.....	....	90
		72	166	11000	413	.....	235	326	235	.....	.....	...	..

N° 3.—Particularités du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
		Milles.	Milles.						
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64·62	.....	12	....	....	...	1	....
2	Albert-Sud	16·00	.....	1	....	....	....	....	....
	Embranchement d'Harvey	3·00	.....	..	....	....	....	..	...
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris—								
	Baie-des-Chaleurs 80·00								
	Grand-Oriental 13·00	100·00	15·00	6	....	..	....	..	....
	Ottawa 7·00								
4	Ch. de fer et Cie de navigat. de la Baie de Quinté 4·00								
	Kingston, Napanee et de l'Ouest 60·82	64·82	.....	3	2	....	..	...	...
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2·75	.... ..	....	....	..	....	....	....
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie	45·00	.....	3	....	....	..	....	...
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	2	...	....	....	....	...
8	Calgary et Edmonton	295·07	.....	....	....	....	....	....	....
9	Canada-Atlantique 138·00								
	Comtes du Centre 38·00	176·00	.....	23	5	....	....	*2	2
10	Canada-Est	136·00	.....	9	....	....	....	....	....
11	Canada-Sud	382·19	.....	129	6	....	†26	3	....
	Chemins de fer du gouvernement canadien—								
12	Intercolonial	1,150·50	.....	204	....	15	....	5	....
13	Ile du Prince-Edouard	210·00	.....	21	..	....	....	1	....
14	Pacifique Canadien 4119·10								
	Lignes affermées—								
	Atlantique et Nord-Ouest 205·00								
	Columbia et Kootenay 28·50								
	Credit-Valley 175·10								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba. 215·20								
	Toronto, Grey et Bruce 191·30								
	Ontario et Québec 469·00								
	Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60								
	Saint-Laurent et Ottawa 58·40								
	Frédéricton 22·40								
	Nouveau-Brunswick 175·00	6,216·50	.....	584	10	84	....	*40	....
	Nouveau-Brunswick et Canada 118·00								
	Pont de St-Jean et prol. de ch. de fer 2·00								
	Saint-Jean et Maine 92·00								
	Alberta, (Dunmore à Lethbridge) 109·50								
	Nakusp et Slocan 36·90								
	Shuswap et Okanagan 51·00								
	Montréal et Ottawa 23·60								
	Montréal et Ouest 70·00								
	Montréal et Lac-Maskinongé 12·90								
	Jonction de Guelph 15·00								
	Colonisation du Lac-Témiscamingue		1·40						
15	Caraquet	68·00	.....	2	....	....	....	....	....
16	Carillon et Grenville	13·00	.....	3	....	....	....	....	...
17	Ligne Cotière, N.-E.	13·75	25·00	2	...	....	....	....	....
18	Cobourg, Northumberland et Pacifique	.....	50·00	....	..	..	....	....	....
19	Ontario-Central	104·00	.....	8	....	....	....	....	....
20	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	.....	3	2	....	....	....	....
21	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland, y compris Springhill et l'embranchem. d'Oxford, 14 miles	46·00	.....	8	...	....	....	....	...

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Nombre.	
3	....	1	....	....	...	*32	....	8	....	247	....	1	*Y compris 6 fourgons de conducteurs et 1 wagon d'équipe.
1	....	....	....	..	....	1	....	7	1	...	...	2	6 réservoirs en fer, propriété de la compagnie, 3 chasse-neige, 1 *flanger*.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....		
1	...	2	...	2	....	8	....	50	...	..	....	3	1 chasse-neige, 1 *flanger*.
2	2	2	...	....	3	1	*17	15	77	12	...	4	*Y comp. 3 fourg. de cond., possède aussi 1 chasse-neige et 2 *flangers*.
*7	....	1	..	....	....	..	....	....	....	..	....	5	*Y compris 3 wagons-moteurs.
1	....	1	....	1	....	20	....	17	7	..	..	6	
2	....	1	....	....	...	6	...	29	....	....	....	7	1 chasse-neige.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	Matériel roulant fourni par le C.C.P.
6	....	5	..	5	....	‡471	1300	337	....	6	....	9	*Y compris 2 wagons officiels, ‡ 1 wag. d'équipe et 6 fourgons de conducteurs
5	...	2	....	2	....	*14	....	88	....	..	..	10	*Y comp. 2 fourg. de cond., poss. aussi 5 chasse-neige et 1 *flanger*.
41	...	21	....	30	...	2,113	....	280	....	‡89	....	11	‡Y compris 40 réserv. à huile, 5 wagons-restaur. comp. dans wag. ferm. †Wagons-dort. et wag.-salon Wagner venant d'autres chemins de fer.
92	....	101	....	63	....	‡2,273	....	2,269	....	2,125	...	12	56 chasse-neige, 21 *flangers*. ‡Y compr. 99 fourgons de conducteurs.
15	....	13	....	7	....	‡178	..	125	....	....	....	13	‡Y compris 3 fourgons de conducteurs.
‡227	...	171	....	200	....	§11,354	....	3,987	....	90	....	14	*Y comp. 15 wag.-buffet, 10 w.-sal. et 15 w.-offic. et w. du payeur, aussi 82 chasse-neige et 44 *flangers*. †Y compris 1 à photographie, 3 observat., 1 exhibition, 1 rue, 1 commissaire, 1 école, 1 troisième classe, 2 bagage, dortoirs et de voyageurs. §Y comp. 182 wag.-réfrig., 20 à meub., 4 à charb. de bois, 6 réserv. à huile. Divers en construction et service à neige non compr. dans le tableau, 2 char. à neige, 1 wag.-pelle, 26 pelles à vap., 19 grues, 13 sonnettes, 2 auxiliaires, 1 charrue à ballast, 1 scie à lisses, 36 tomb., 50 de sec. Rogers à bal., 19 restaurants, 2 à eau, 1 magasin, 5 réservoirs en fer à eau, 2 d'acc., 1 coupe banc de neige, 1 treuil à vapeur, faisant 182 divers.
1	...	....	....	....	....	2	...	15	....	...	..	15	1 chasse-neige.
3	...	2	...	1	...	2	...	2	....	.....	....	16	
3	...	....	....	....	...	2	....	5	....	.....	..	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	18	
2	..	3	..	3	..	‡37	...	82	....	....	..	19	1 wag. d'équipe, 1 ch.-neige, 1 *flanger*. ‡Y compris 3 fourgons de conduct.
3	...	....	....	....	....	4	2	....	20	....	2	20	
2	..	....	....	2	....	2	..	28	....	286	....	21	1 chasse-neige et 1 *flanger*.

N° 3.—PARTICULARITÉS du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons-dortoirs. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
			Milles.	Milles.						
22	Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis	87·50	220·50		22				3	
	Vallée de la Cornwallis	14·00								
	Yarmouth et Annapolis	87·00								
	Embranchement de Windsor, Interc.	32·50								
23	Comté de Drummond		90·53		5					
24	Elgin et Havelock		27·00		2					
25	Erié et Huron		76·75		5					
26	Esquimalt et Nanaïmo		78·00		5					
27	Frédéricton et Cie du pont de ch. de fer de Ste-Marie		1·33							
28	Grand-Tronc	884·25	3,161·98		722		4		9	
	Grand-Occidental	561·80								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78								
	Buffalo et Lac-Huron	162·00								
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172·75								
	Embranchement d'Owen-Sound	12·42								
	London, Huron et Bruce	69·01								
	Jonction de Waterloo	10·25								
	Norfolk-Sud	17·00								
	Wellington, Grey et Bruce	168·13								
	Nord	172·10								
	Simcoe-Nord	33·34								
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90								
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37								
	Ligne de ceinture de Toronto	12·70								
	Midland	166·78								
	Grande-Jonction	85·40								
	Toronto et Nipissingue	85·00								
	Jonction du Lac-Simcoe	26·50								
	Victoria	53·25								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50								
	Cobourg, Blairton et Marmora	15·00								
	Union-Jacques-Cartier	6·50								
	Montréal et Jonction de Champlain	61·75								
	Jonction de Beauharnois	19·50								
29	Grand-Nord		38·00	10·00		2				
30	Grand-Central du Nord-Ouest		50·93			1				
31	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique.)		17·00							
32	Hereford		53·30			3				
33	Irondale, Bancroft et Ottawa		45·00		3					
34	Joggins, maint. Cie de charb. et de ch. de fer du Canada		12·00		2					
35	Kaslo et Slocan		31·80	1·00	2					
36	Kent-Nord, y compris Saint-Louis et Richibouctou		34·00		2	1				
37	Kingston et Pembroke		112·85		9					
38	L'Assomption		3·00		1					
39	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	111·80		8					
	London et Port-Stanley	23·75								
40	Lotbinière et Mégantic		23·34	7·00	2					
41	Manitoba et Nord-Ouest	234·50	249·97		4	5			†1	
	Saskatchewan et Ouest	57·47								
42	Manitoba et Sud-Est			8·00						
43	Vallée de la Massawippi		34·00		7					
44	Colonisation de Montford		21·00		2					
45	Montréal et Atlantique, autrefois Sud-Est	140·10	201·50		8		2			
	Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent	61·40								
46	Parc de Montréal et de l'Ile (électrique)		14·43	13·00						
47	Montréal et Jonction du Vermont		23·60			9				
48	Montréal, Portland et Boston		40·60			2				
49	Nelson et Fort-Sheppard		59·40		2					

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.—*Suite.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons plates-formes.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
15	....	10	....	11	...	§140	....	195	....	22	....	22	2 chasse-neige et *flangers*, § y compris 1 wagon d'équipe.
1	....	2	....	1	....	9	....	20	....	.....	....	23	2 chasse-neige et 1 *flanger*.
1	....	1	....	1	....	1	....	8	....	.....	...	24	
9	...	....	....	4	...	28	....	15	....	.....	....	25	
10	....	...	....	3	..	†12	....	65	....	10	...	26	†Y compris 3 fourgons de conducteurs.
....	....	....	....	..	....	....	....	.....	....	.....	....	27	
370	....	216	....	224	....	*17,006	....	5,292	....	1,225	....	28	*Y compris 55 réfrigérat., 370 fourg. de conducteurs, 64 wag. d'équipe, poss. aussi 50 chasse-neige, 31 *flangers*.
....	2	..	....	....	2	.....	..	.....	....	.....	....	29	1 chasse-neige.
...	2	....	2	....	2	....	*13	...	12	....	....	30	*Y comp. un fourg. de conducteur.
‡8	...	....	....	....	4	.....	....	10	....	..	....	31	‡Wagons à moteur élect.—1 ch.-neige.
...	2	....	....	....	1	...	....	.....	....	.....	....	32	
2	...	....	....	....	....	2	....	31	....	.....	....	33	
1	....	1	....	....	....	1	....	.....	....	.....	....	34	1 chasse-neige.
1	....	....	...	....	....	*16	....	5	....	5	..	35	2 chasse-neige, 2 *flangers*. *Y compris 1 cuisine.
1	....	....	....	1	....	1	....	4	....	....	...	36	2 chasse-neige et 1 *flanger*.
5	....	5	...	5	....	22	....	150	....	....	....	37	2 chasse-neige et 2 wagons-nettoyeurs.
2	....	....	....	1	....	....	....	.....	....	.....	....	38	
5	....	6	....	3	....	22	...	195	....	....	....	39	
1	....	1	....	1	....	....	....	1	....	.....	....	40	1 chasse-neige.
2	2	3	....	3	1	†59	†112	42	20	..	....	41	†Y compris 2 wagons-réfrig., 4 wagons-buffets et 3 fourg. de conducteurs.
....	....	....	....	....	....	....	....	.....	....	...	....	42	
5	....	....	....	4	....	250	....	....	....	....	....	43	
1	....	....	....	1	....	..	....	19	....	.....	....	44	1 chasse-neige.
13	....	5	..	2	....	438	....	363	....	....	....	45	
‡12	‡8	....	..	....	....	....	....	...	20	..	....	46	‡Wagons à moteur élect., possède aussi 2 chasse-neige.
...	12	....	....	....	5	..	....	.....	....	.....	....	47	
...	4	....	..	..	1	....	....	....	...	.....	....	48	
2	....	1	....	....	....	2	....	20	....	.....	....	49	1 *flanger*.

N° 3.—Particularités du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons-lits. En propriété.	Nombre de wagons-lits. Loués.	Nombre de wagons-palais. En propriété.	Nombre de wagons-palais. Loués.
		Milles.	Milles.						
50	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00		3					
51	Parc des Chutes et Riv. Niagara et ch. de fer électrique	13·68							
52	Pacifique-Nord et Manitoba	265·12		9				1	
53	Nosbonsing et Nipissingue	5·50		1					
54	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00		5					
55	Sud de la Nouvelle-Ecosse		10·00						
56	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer, de fer et de houille de New-Glasgow	12·50		3					
57	Ontario, Belmont et Nord		10·00						
58	Montagne-d'Orford	26·50			2				
59	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50							
60	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	164·00	46·00	4	8				
61	Ottawa et Gatineau	56·50		2	1				
62	Colonisation du Parry-Sound	48·00		1	3				
63	Chemin de fer et carrière de Philipsburg	6·75		1					
64	Jonction de Pontiac et du Pacifique	71·00		4					
65	Pontiac et Renfrew	4·25		1					
66	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50		4					
67	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96							
68	Québec-Central	213·50		13				2	
69	Québec et Lac-Saint-Jean 242·00; Basses-Laurentides 39·50	281·50		16		4			
70	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00		4					
71	Salisbury et Harvey	45·00		2					
72	Ligne Riveraine	82·50		5					
73	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00		5					
74	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35		1					
75	Cour et approches du tunnel Saint-Clair	2·23		4					
76	Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup		6·00						
77	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	13·00	12					
78	St-Stephen et Milltown	4.64							
79	Vallée de Stewiacke et Lansdowne		10·00						
80	Sydney et Louisbourg (Cie houillère Dominion)	65·90		19					
81	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67		4					
82	Témiscouata	113·00		5				‡1	
83	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00		1	1				
84	Mille-Iles	4·33		1					
85	Vallée de la Tobique	28·00							
86	Toronto, Hamilton et Buffalo, ci-devant Brantford, Waterloo et Lac-Erié	83·83		10					
87	Comtés-Unis	61·00		4	1				
88	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26		2					
89	Grand-Nord de Winnipeg, autrefois Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00							
90	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle		17·00						
		16.387·08	242·40	1982	64	109	26	69	2

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à marchandises.		Nombre de wagons à plate-forme découverte.		Nombre de wagons-bascules.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Nombre.	
1	...	1	...	...	...	2	...	33	...	...	...	50	1 chasse-neige.
*40	...	...	...	1	...	...	...	5	...	...	...	51	*Moteur électrique et wagons-pilotes.
3	...	5	...	3	...	†292	...	179	...	...	...	52	†Y compris 6 fourgons de conducteurs et 1 wagon-restaurant.
...	...	...	...	...	...	...	...	48	...	...	...	53	
3	...	2	...	2	...	13	...	49	...	...	...	54	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	55	
1	...	1	...	...	...	2	...	15	...	‡26	...	56	‡Wagons à minerai. 1 chasse-neige.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	57	
...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	...	...	58	
*5	...	...	...	...	...	1	...	...	...	...	...	59	*Y compris 1 wagon à moteur ; 1 wagon nettoyeur, 1 chasse-neige.
7	...	4	...	2	...	...	*22	100	67	...	...	60	2 chasse-neige et 1 *flanger* ; *y compris 3 fourgons de conducteurs.
2	...	9	...	1	...	†9	...	28	...	...	...	61	1 chasse-neige, 1 *flanger* ; † y compris 1 fourgon de conducteur.
2	...	...	...	2	...	...	...	...	...	32	...	62	
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	63	
1	...	1	...	1	...	5	...	52	...	...	...	64	1 chasse-neige et 1 *flanger*.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	65	
2	...	...	...	2	...	‡14	...	80	...	...	...	66	‡Y compris 4 fourgons de conducteurs et 1 *flanger* en propriété.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	67	Voie exploitée et matériel roulant fourni par C.C.P.
8	...	8	...	5	...	*258	...	275	...	...	...	68	*Y compris 6 fourgons de conducteurs et 1 wagon d'quipe—5 chasse-neige.
6	...	10	...	10	...	*78	...	264	...	...	...	69	*Y compris 4 wagons de conducteurs et 1 wag. d'équipe—6 ch.-neige, 1 *flanger*
4	...	18	...	...	...	5	...	23	...	...	...	70	1 chasse-neige.
1	...	...	...	1	...	†7	...	21	...	...	...	71	†Y compris 1 fourgon de conducteur, 1 chasse-neige et 1 *flanger*.
5	...	...	...	3	...	7	...	61	...	...	...	72	1 chasse-neige et 1 *flanger*.
8	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	...	73	
1	...	...	...	1	...	...	...	2	...	...	...	74	
...	...	...	...	...	...	‡9	...	...	...	25	...	75	‡Fourgons de conducteurs.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	76	
...	4	...	...	...	4	...	*6	...	61	...	...	77	*3 fourgons de conducteurs et 3 wagons d'équipe.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	78	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	79	
2	...	3	...	...	...	†3	...	11	...	610	...	80	†Y compris 2 fourgons de conducteurs, 1 chasse-neige et 1 *flanger*.
3	1	...	...	...	...	2	...	50	...	...	...	81	
2	...	4	...	2	...	*49	...	54	...	...	...	82	‡1 wagon officiel, *y compris 7 wagons frigorifiques, 2 wag. d'équipe —4 chasse-neige, 2 *flangers*.
1	1	...	...	1	...	4	...	...	20	...	...	83	
...	...	...	...	1	...	...	...	1	...	...	...	84	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	85	Le matériel roulant a été fourni par le chemin de fer Canadien du Pacifique
2	4	3	...	2	2	*4	17	36	96	...	...	86	*Y compris 2 fourgons de conducteurs.
2	...	...	...	1	...	6	...	9	...	...	...	87	1 chasse-neige et 1 *flanger*.
1	...	...	...	1	...	3	...	15	...	...	...	88	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	89	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	90	
998	41	646	2	625	25	*35·362	1489	15,192	401	4,810	2		

* Y compris 244 wagons frigorifiques, 75 wagons d'équipe, 845 fourgons de conducteurs.

N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les trains. Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
1	Cie houillère et de chemin de fer d'Alberta	64·62	.....	.....	30,048	30,048
2	Albert-Sud	19·00	.....	.....	5,600	5,600
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs 80·00; Grand-Oriental; Vallée de l'Ottawa	80·00	.....	.....	12,800	12,800
4	Ch. de fer et de nav., B. de Quinté 4·00; Kingston, Napanee et Western 60·82	64·82	.....	.....	131,182	131,182
5	Berlin et Waterloo (électrique)	2·75	66,000	.....	.....	66,000
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie.	45·00	1,000	1,150	27,675	29,825
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	20,672	20,672
8	Calgary et Edmonton	295·07	.....	.....	69,061	69,061
9	Canada-Atlantique 138·00; Comtés du Centre 38·00	176·00	204,451	206,127	50,569	461,147
10	Canada-Est	136·00	91,688	77,750	43,118	212,556
11	Canada-Sud	382·19	1,124,011	2,036,081	153,372	3,313,464
	Ch. de fer du gouvernement canadien :—					
12	Intercolonial	1,150·50	1,304,657	2,537,845	.....	3,842,502
13	Ile du Prince-Edouard	210·00	85,276	154,158	.....	239,434
14	Canadien du Pacifique 4,119·10; Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest 205·00; Ontario et Québec 469·00; Credit-Valley 175·10; Pacifique d'Ontario-Ouest 26·60; Toronto, Grey et Bruce 191·30; Jonction de Guelph 15·09; Saint-Laurent et Ottawa 58·40; Montréal et Ottawa 23·60; Montréal et Ouest 66·90; Montréal et Lac-Maskinongé 11·00; Nouveau-Brunswick 175·00; N.-Brunswick et Canada 118·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Pont de Saint-Jean et ch. de fer de prolongement 2·00; Frédéricton 22·40; Manitoba et colonisation du Sud-Ouest 215·20; Colombie et Kootenay 28·50; Nakusp et Slocan 36·90; Shuswap et Okanagan 51·00; Ch. de fer d'Alberta, Dunmore à Lethbridge 109·50	6,211·50	5,230,233	8,119,467	1,014,599	14,364,299
15	Caraquettte	68·00	.....	.....	32,000	32,000
16	Carillon et Grenville	13·00	6,200	250	.....	6,450
17	Ontario-Central	104·00	.....	16,500	98,000	114,500
18	Central du Nouveau-Brunswick	75·00	.....	.....	40,800	40,800
19	Cie de ch. de f. et de houille de Cumberland	32·00	.....	.....	76,098	76,098
20	Dominion-Atlantic, y compris— Windsor et Annapolis 87·50; Vallée de la Cornwallis 14·00; Yarmouth et Annapolis 87·00; Embranchement de Windsor de l'Intercolonial 32·00	220·50	216,452	296,750	.....	513,202
21	Comté de Drummond	90·53	40,936	4,800	46,800	92,536
22	Elgin et Havelock	27·00	.....	.....	16,794	16,794
23	Erié et Huron	76·75	63,052	54,643	42,624	160,319

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles parcourus.	Numéro.	Observations.
56,382	1,112	43,000	.....	14	1	De Lethbridge à Coutts, sur la frontière internationale—cette partie du chemin de fer de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée à bail par le C.C.P.
5,600	1,000	8,375	.....	16	2	
12,800	3,296	956	.....	15	3	Une partie seulem. du ch. de fer Atlantique et Supérieur (Métapédia à Caplin, section Baie-des-Chaleurs, 80 milles) fut exploitée durant l'année finissant le 30 juin 1896, et ces 80 milles ne furent exploités que 3 mois.
131,182	53,875	168,102	20	20	4	
.....	205,000	.....	6	.....	5	
31,685	30,755	15,067	20	20	6	
21,440	9,117	15,568	.....	16	7	
70,008	10,361	23,001	19	.....	8	
562,416	175,191	506,806	35	15	9	
218,932	54,137	95,090	30	18	10	
4,206,144	496,039	3,358,563	38	16	11	
4,714,661	1,471,866	1,379,618	25	15	12	
341,015	122,586	46,395	22	14	13	
18,444,865	3,036,619	4,576,632	28	14	14	3·10 milles du Montréal et Occidental, à l'extrémité nord, ne sont pas exploités. 1·90 mille du Montréal et Lac-Maskinongé est omis dans l'état du trafic du C.C.P.
32,000	5,600	10,234	.....	18	15	
6,700	6,500	250	25	20	16	
114,500	52,504	90,754	25	20	17	
10,800	10,986	16,867	.....	15	18	
140,441	19,281	439,525	20	20	19	
513,202	197,102	210,780	25	14	20	
93,850	23,773	108,935	20	15	21	
16,794	4,129	11,923	16	.....	22	
179,843	97,734	115,777	25	15	23	

N° 4—ÉTAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
24	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	80,578	43,006	...	123,584
25	Cie de pont et c. f. Frédéricton et Ste-Marie	1·33	...	...	...	...
26	Grand-Tronc. 884·25 Grand-Occidental 561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron 162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié 172·75 Embranch. d'Owen-Sound 12·42 London, Huron et Bruce 69.01 Jonction de Waterloo 10·25 Norfolk-Sud 17·00 Wellington, Grey et Bruce 168·13 Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·34 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Nord et Jonction du Pacifique 111·37 Ligne de ceinture, Toronto 12·70 Midland 166·78 Grande-Jonction 85·40 Toronto et Nipissingue 85·00 Jonction du Lac-Simcoe 26·50 Victoria 53·25 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Cobourg, Blairton et Marmora Union-Jacques-Cartier 6·50 Montréal et Jonction de Champlain 61·75 Jonction de Beauharnois 19·50	3,146·98	5,640,343	8,520,970	2,076,001	16,237,314
27	Tunnel Saint-Clair	2·23	...	...	...	...
28	Grand-Nord	38·00	...	...	17,184	17,184
29	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	112	2,827	11,648	14.587
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électr.)	17·00	...	...	207,001	207,001
31	Hereford	53·30	33,742	72,058	...	105.800
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	45·00	...	...	46,680	46,680
33	Joggins, act. Cie ch. de f. et houille du Can.	12·00	1,000	1,500	15,000	17,500
34	Kaslo et Slocan	31·80	...	...	12,420	12,420
35	Kent-Nord 27·00 Saint-Louis et Richibouctou 7·00	34·00	...	...	18,366	18.366
36	Kingston et Pembroke	112·85	65,104	...	61,974	127.078
37	L'Assomption	3·60	...	...	5,778	5.778
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit 88·05 London et Port-Stanley 23·75	111·80	154,606	4,674	62,142	221,422
39	Lotbinière et Mégantic	23·34	...	...	12,258	12,258
40	Manitoba et Nord-Ouest 234·50 Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	34,915	31,022	40,636	106,573
41	Vallée de Massawippi	34·00	75,483	109,637	...	185.120
42	Colonisation de Montford	21·00	7,584	2,895	3,473	13.952
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est 140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40	201·50	92,128	174,190	103,856	370.174
44	Parc et Ile de Montréal (électrique)	14·43	42,653	...	...	42.653
45	Montréal, Portland et Boston, aujourd'hui Montréal et Ligne Provinciale	40·60	37,510	19,553	10.597	67.660
46	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	69,252	95,508	2.328	167.088
47	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	2,520	2,971	18,600	24.091
48	N.-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	4,598	6,912	22,500	34,010
49	Parc des Chutes et Riv. Niagara (électriq.)	13·68	221,535	...	...	221,535
50	Pacifique-Nord et Manitoba	265·12	94,579	93,915	34,870	223.364
51	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	...	11,810	...	11,810

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de marchandises—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
165,029	49,552	37,925	.....	.....	24	
.....	.....	.....	.....	.....	25	Compris dans le ch. de fer Canada-Est, dont les convois traversent ce pont, payant droit de passage.
20,925,432	5,077,671	7,587,148	30	20	26	Le Cobourg, Blairton et Marmora. Non en exploitation.
47,516	.....	.....	.....	.....	27	
17,240	7,183	8,943	.....	20	28	
16,394	3,151	29,353	35	17	29	
.....	256,313	2,142	15	.....	30	
105,800	16,089	105,155	20	12	31	
47,675	8,820	12,516	18	.....	32	
28,170	9,283	57,559	20	15	33	
12,600	6,170	8,970	12	.....	34	
18,366	5,525	11,426	18	18	35	
152,494	37,183	68,710	25	18	36	
5,778	6,855	930	.....	15	37	
300,025	258,083	183,801	35	25	38	
17,860	4,262	14,958	.....	25	39	
125,665	27,945	105,608	27	15	40	
185,120	77,157	160,014	25	12	41	Traction des convois sur le Grand-Tronc, de Sherbrooke à Lennoxville, 3 milles.
14,039	7,150	3,598	15	13	42	
562,926	169,798	637,890	30	18	43	
.....	728,204	.....	10	.....	44	
67,660	58,911	31,972	30	12	45	
167,088	126,918	707,664	40	15	46	
25,577	7,650	18,237	20	15	47	
38,665	16,545	22,813	20	15	48	
221,535	474,552	.....	9	.....	49	
257,910	38,684	166,466	25	12	50	
12,260	.....	194,400	.....	20	51	

N° 4—État sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains omnibus.	Total de milles parcourus.
52	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	.....	.....	46,880	46,880
53	Cie d'acier de la N.-E., ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glasgow	12·50	.....	.....	15,750	15,750
54	Montagne-d'Orford	26·50	17,528	5,168	8,543	31,239
55	Ch. de fer électrique d'Oshawa	8·50	.....	.....	23,258	23,258
56	Ottawa et Gatineau	56·50	16,588	1,263	36,163	54,014
57	Ottawa, Arnprior ef Parry-Sound	164·00	138,593	74,056	23,110	235,759
58	Colonisation de Parry-Sound	48·00	.....	.....	28,232	28,232
59	Cie de ch. de f. et de carrière de Philipsburg	6·75	.....	.....	1,878	1,878
60	Jonction Pontiac du Pacifique	70·60	1,348	3,567	45,584	50,499
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	966	.....	11,974	12,940
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	.....	.....	53,254	53,254
63	Québec et Lac-Saint-Jean 242·00 Basses-Laurentides 39·50	281·50	84,868	127,058	.....	211,926
64	Québec-Central	213·50	125,116	178,663	32,810	336,589
65	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	51,863	652	.....	52,515
66	Salisbury et Harvey	45·00	.....	.....	28,584	28,584
67	Ligne Riveraine	82·50	8,125	.....	60,390	68,515
68	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	33,847	33,072	10,870	77,789
69	Ste-Catherine et Niagara-Central	12·35	12,000	2,000	6,000	20,000
70	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	38,839	48,904	15,091	102,834
71	Sydney et Louisbourg	65·90	35,000	75,500	.....	110,500
72	Rive-Sud, Qué., ci-devant Montréal et Sorel	44·67	29,070	.....	28,170	57,240
73	Témiscouata	113·00	9,876	.....	82,164	92,040
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00	.....	.....	15,000	15,000
75	Mille-Iles	4·33	.....	.....	19,908	19,908
76	Vallée de Tobique	28·00	.....	.....	.....	.....
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	83·83	107,088	50,544	.....	157,632
78	Comtés-Unis	61·00	43,732	360	41,316	85,408
79	Victoria et Sydney, C.-B	16·26	.....	.....	24,128	24,128
		16,270·04	15,846,645	23,299,776	5,354,181	44,500,602

nombre de milles parcourus, etc.—*Suite.*

Nombre de milles parcourus par les ocomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 liv. de marchandises manutentionnées.	Moyenne de vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de vitesse des convois de marchandises — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
47,296	22,685	16,225	.....	20	52	
35,350	8,210	151,722	.....	15	53	
31,239	6,202	23,200	25	15	54	
23,258	87,519	16,389	.....	20	55	
54,029	44,262	18,793	30	20	56	
370,051	88,384	110,252	30	12	57	
32,372	7,188	13,334	.....	15	58	
1,878	1,864	1,077	.....	25	59	
50,768	16,756	13,316	30	20	60	
14,255	3,478	12,984	20	15	61	
53,386	3,097	11,592	17	.....	62	
266,231	128,846	144,390	22	12	63	
357,866	120,318	212,873	25	15	64	
53,159	213,303	7,179	21	21	65	
31,748	8,879	33,574	18	.....	66	
69,025	13,101	10,620	25	17	67	
77,789	140,222	678,350	23	12	68	
20,000	20,817	65,916	25	20	69	
112,277	36,096	96,181	30	20	70	Traction des convois sur le Grand-Tronc, Valleyfield à Ste-Martine, 33·7 milles.
115,000	65,977	1,024,636	25	20	71	do sur le Pac. Can. de Ste-Martine à Montréal, 14·10 milles.
57,240	42,936	13,203	30	22	72	
92,040	15,752	23,362	22	16	73	
20,000	9,500	2,579	20	30	74	
19,908	19,485	15,751	20	20	75	
.....	.....	.....	.....	.....	76	
165,675	65,662	47,057	20	20	77	
86,908	24,757	53,066	30	18	78	Traction des convois sur le Montréal et Atlantique, Sorel à la jonction St-Robert, 5 m.
24,128	26,917	28,788	.....	25	79	
55,786,960	14,810,407	24,266,825	.....	.....		

N° 5—ÉTAT sommaire du transport des marchandises

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Tonn'x.	Boiseaux.	Tonn'x.	Nombre.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta.	64·62	40	4	2,033	61	352
2	Albert-Sud ..... 16·00 Embranchement de Harvey.... 3·00	19·00	100	10	.....	.....	.....
3	Atlantique et Lac-Supérieur, y compris— Baie-des-Chaleurs..... 80.00 Great-Eastern.. ..... Vallée de l'Ottawa..	80·00	1,298	129	350	7	19
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté ..... 4·00 Kingston, Napanee et de l'Ouest. 60·82	64·82	36,530	3,653	155,964	4,289	6,100
5	Berlin et Waterloo (électrique).....	2·75	.....	.....	.....	.....	.....
6	Brockville, Wesport et Saut-Ste-Marie..	45·00	19,390	1,940	175,388	4,667	7,399
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	.....	.....	.....
8	Calgary et Edmonton.....	295·07	21,500	2,150	107,418	2,483	12,746
9	Canada-Atlantique..... .138·00 Comtés du Centre..... 38·00	176·00	56,590	5,659	91,110	18,221	2,009
10	Canada-Est.....	136·00	57,470	5,747	93,792	1,600	562
11	Canada-Sud.....	382·19	1,810,720	181,072	20,866,643	453,941	890,000
	Chemins de fer de l'État—						
12	Intercolonial.....	1,150·50	822,097	82,209	1,064,385	19,728	64,051
13	Ile du Prince-Edouard	210 00	25,241	2,524	308,196	5,323	5,681
14	Pacifique Canadien. .....4,119·10 Lignes affermées— Atlantique et Nord-Ouest. 205·00 Ontario et Québec..... 469·00 Credit-Valley ..... 175·10 Pacifique d'Ontario-Ouest. 26·60 Toronto, Grey et Bruce.... 191·30 Jonction de Guelph. ..... 15·00 Saint-Laurent et Ottawa.. 58·40 Montréal et Ottawa..... 23·60 Montréal et de l'Ouest.... 66·90 Montréal et L. Maskinongé 11·00 Nouveau-Brunswick ..... 175·00 N.-Brunswick et Canada.. 118·00 Saint-Jean et Maine..... 92·00 Pont de Saint-Jean et ch. de fer de Prolongement. 2·00 Frédéricton .... 22·40 Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest. .... 215·20 Colombie et Kootenay..... 28·50 Nakusp et Slocan..... 36·90 Shuswap et Okanagan..... 51·00 Chemin de f. Alberta, Dunmore à Lethbridge ..... 109·50 Vallée de la Tobique ..... 28·00	6,211·50	3,102,826	311,284	35,726,213	929,613	592,150
15	Caraquette	68·00	7,500	750	5,000	85	40
16	Carillon et Grenville.....	13·00	70	7	.....	.....	320
17	Ontario-Central.....	104·00	11,908	1,167	197,960	4,949	4,674
18	Central du Nouveau-Brunswick..... ...	75·00	1,500	150	.....	.....	.....
19	Cie de ch. de f. et de houille, Cumberland.	32·00	9,861	986	40,077	681	35
20	Atlantique du Canada, y compris— Windsor et Annapolis..... 87·50 Vallée de la Cornwallis. .. 14·00 Yarmouth et Annapolis.... 87·00 Embranchement Windsor de l'Intercolonial... .... 32·00	220·50	100,332	10,033	.....	.....	16,464
21	Comté de Drummond.....	90·53	22,621	2,262	28,471	484	26
22	Elgin et Havelock.	27·00	6,932	693	26,223	459	1,038
23	Erié et Huron.....	76·75	280,323	24,276	839,538	22,678	15,941
24	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	3,040	304	10,600	312	3,382

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
120	797,883	1,063	.....	.....	.....	*41,752	43,000	1	* Y compris 41,360 tonneaux de houille.
.....	4,180,000	8,360	.....	.....	.....	5	8,375	2	
15	303,000	537	.....	.....	155	113	956	3	
2,440	37,020,571	64,786	10,957	16,435	27,631	48,868	168,102	4	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	
1,357	582,233	903	.....	.....	4,561	1,639	15,067	6	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,568	*15,568	7	*Y compris marchandises, produits, billots, écorce, traverses et pierre.
6,497	1,795,786	2,289	208	312	5,917	3,353	23,001	8	
5,122	192,044,214	247,126	18,666	39,507	20,341	170,830	506,806	9	
190	16,070,940	24,515	8,335	10,419	22,216	30,403	95,090	10	
160,056	125,500,000	247,591	26,150	47,071	568,218	1,700,614	3,358,563	11	
9,007	226,332,715	282,965	12,920	22,610	345,829	617,270	1,379,618	12	
929	2,309,418	3,293	2,287	4,369	29,957	.....	46,395	13	
145,623	634,990,836	835,770	174,822	302,140	1,072,851	979,351	4,576,632	14	
20	4,000,000	5,500	200	300	550	3,029	10,234	15	
85	.....	.....	.....	.....	78	80	250	16	
2,337	9,042,000	9,042	12,781	22,367	36,025	*14,867	90,754	17	*Y compris 11,299 ton. de minerai de fer.
.....	8,200,000	12,384	900	1,020	.....	3,313	16,867	18	
17	9,720,000	12,141	.....	.....	4,407	*421,293	439,525	19	*Houille.
2,377	15,366,800	23,050	3,620	6,330	35,940	*133,050	210,780	20	*Y compris pommes pommes de terre, foin et produits.
13	19,415,124	27,562	10,804	12,682	4,957	60,975	108,935	21	
379	5,042,400	8,404	1,137	947	676	365	11,923	22	
2,986	21,793,000	27,434	354	649	7,375	30,379	115,777	23	
698	4,893,454	8,275	4,239	4,710	689	22,937	37,925	24	

N° 5—ÉTAT SOMMAIRE du transport des

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
25	Cie de ch. de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33					
26	Grand-Tronc .884·25 Grand-Occidental .561·80 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·78 Buffalo et Lac-Huron .162·00 Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié .172·75 Embranch. d'Owen-Sound 12·42 London, Huron et Bruce 69·01 Jonction de Waterloo 10·25 Norfolk-Sud 17·00 Wellington, Grey et Bruce .168·13 Nord 172·10 Simcoe-Nord 33·44 Hamilton et Nord-Ouest 173·90 Nord et Jonction du Pacifique .111·37 Ligne de ceinture de Toronto 12·70 Midland .166·78 Grande-Jonction 85·40 Toronto et Nipissingue 85·00 Jonction du Lac-Simcoe 26·50 Victoria 53·50 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Cobourg, Blairton et Marmora Union-Jacques-Cartier 6·50 Jonction de Montréal et Champlain 61·75 Jonction de Beauharnois 19·50	3,146·98	3,991,900	399,190	41,797,840	1,044,946	1,758,170
27	Tunnel de Saint-Clair	2·23					
28	Grand-Nord	38·00	12,530	1,253	24,663	419	
29	Grand-Central du Nord-Ouest	50·93	1,130	113	797,433	23,923	2,328
30	Hamilton, Grimsby et Electrique de Beamsville	17·00					
31	Hereford	53·30	8,480	848	35,728	633	57
32	Irondale, Bancroft et Ottawa	45·00	4,768	458	18,179	320	146
33	Joggins, m. Cie de h. et de c. de f. du Can.	12·00	2,126	212	14,528	246	13
34	Kaslo et Slocan	31·80	320	32	2,400	72	184
35	Kent-Nord 27·00 Saint-Louis et Richibouctou 7·00	34·00	5,861	586	7,500	2,142	24
36	Kingston et Pembroke	112·85	9,300	930	30,500	915	
37	L'Assomption	3·00	1,600	164			
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit 88·05 London et Port-Stanley 23·75	111·80	16,996	1,835	1,025,920	22,388	17,039
39	Lotbinière et Mégantic	23·34			2,057	35	8
40	Manitoba et Nord-Ouest .234·05 Saskatchewan et Ouest 15·47	249·97	72,234	7,223	2,812,940	72,884	15,488
41	Vallée de Massawippi	34·00	6,500	650	275.000	5,500	3,700
42	Colonisation de Montford	21·00	1,736	170	975	19	7
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est .140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent 61·40	201·50	265,025	26,502	2,066,955	95,399	11,507
44	Parc et Ile de Montréal, électrique	14·43					
45	Montréal, Portland et Boston	40·60	6,080	608	9,906	299	150
46	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	386,210	38,621	5,079,103	152.374	637.700
47	Nelson et Fort-Sheppard	59·40	1,500	150	18,150	363	4,260
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	21,838	2.183	19,669	351	919
49	Parc des Chutes et de la Rivière Niagara, chemin de fer électrique	13·68					

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles fabriqués.	Tous autres articles.	Total du poids transporté.	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	Compris dans le chemin de fer Canada-Est.
351,634	445,399,000	890,798	118,566	177,849	779,761	3,942,970	7,587,148	26	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	
.....	82,000	120	1,270	2,222	.....	4,929	8,943	28	
552	854,700	1,896	1,440	720	1,091	1,058	29,353	29	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,142	2,142	30	
676	5,291,600	76,374	328	310	1,733	24,581	105,155	31	
22	3,089,333	4,624	1,552	2,795	4,225	72	12,516	32	
6	1,620,275	932	.....	.....	1,872	*55,291	57,559	33	* Y compris houille, pierre et foin.
28	202,818	352	.....	.....	403	8,083	8,970	34	
12	1,186,000	1,180	804	804	6,702	.....	11,426	35	
.....	18,330,000	27,495	7,646	14,115	23,875	1,380	68,710	36	
.....	158,000	237	.....	.....	23	506	930	37	
8,031	47,550,000	69,648	8,550	12,704	69,195	.....	183,801	38	
6	3,628,000	6,350	100	100	.....	*8,467	14,958	39	* Y compris bois à pulpe et écorce.
6,636	4,525,090	5,368	988	1,218	9,004	3,275	105,608	40	
730	40,920,000	56,265	.....	.....	2,500	*94,369	160,014	41	* Y comp. 24,000 ton. de matte de cuivre.
2	1,229,000	2,150	605	1,059	40	158	3,598	42	
2,296	108,342,453	145,935	21,186	31,779	136,688	199,291	637,890	43	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	
62	1,552,000	1,941	12	16	572	*28,474	31,972	45	* Y c. 19,764 ton. foin.
95,690	36,560,000	45,700	225	321	40,613	*334,345	707,664	46	* Y c. 87,630 do
330	290,000	411	11	10	2,450	*14,523	18,237	47	* Y comp. foin et produits agricoles, aussi minerai et pierre.
63	8,081,000	11,574	1,185	1,764	1,371	5,507	22,813	48	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		

N° 5—ÉTAT sommaire du transport des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Farine.		Grain.		Bes
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
50	Pacifique-Nord et Manitoba	265·12	7,600	760	3,010,783	87,392	1,491
51	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	....	....	....	....	....
52	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00	2,856	285	....	....	56
53	Cie de ch. de fer de h. et fer de New-Glasgow, mainten. Cie d'acier de la N.-Ecosse	12·50	1,660	166	9,600	163	1
54	Montagne-d'Orford	26·50	4,981	498	37,251	723	160
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50	260	26	9,854	271	....
56	Ottawa et Gatineau	56·50	11,232	1,128	22,514	647	1,553
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	164·00	13,660	1,366	157,361	4,406	6,265
58	Colonisation de Parry-Sound	48·00	....	....	....	....	....
59	Cie de ch. de f. et Carrières de Philipsburg	6·75	....	....	1,000	15	....
60	Jonction du Pacifique à Pontiac	70·60	6,425	643	60,955	1,143	3,518
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	....	....	....	....	48
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	8,649	865	143,828	3,889	3,991
63	Québec et Lac-Saint-Jean 242·00; Basses-Laurentides 39·50	281·50	45,680	4,568	60,029	1,201	1,855
64	Québec-Central	213·50	113,115	11,311	43,458	1,304	10,500
65	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	3,363	336	7,503	195	56
66	Salisbury et Harvey	45·00	6,104	610	29,098	494	192
67	Ligne Riveraine	82·50	5,021	502	10,359	172	321
68	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	388,030	38,803	3,191,500	155,745	637,716
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	799	78	18,967	331	....
70	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	5,300	530	49,160	1,229	365
71	Sydney et Louisbourg	65·90	6,000	600	....	....	90
72	Rive-Sud, Qué., autrefois Montréal et Sorel	44·67	....	....	2,220	40	....
73	Témiscouata	113·00	10,524	1,052	16,627	374	206
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00	500	50	....	....	510
75	Mille-Iles	4·33	1,540	154	4,036	111	1,472
76	Vallée de la Tobique	28·00	....	....	....	....	....
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	83·83	8,245	825	93,845	2,902	75
78	Comtés-Unis	61·00	18,250	1,825	65,235	1,109	160
79	Victoria et Sydney	16·26	810	81	9,383	201	977
		16,270·04	11,884,627	1,185,799	20,833,364	3,156,866	4,746,267

marchandises pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tons.		
820	7,203,000	10,854	4,871	9,742	5,048	51,850	166,466	50	
.....	.....	194,400	.....	.....	.....	.....	194,400	51	Billots et bois de serv.
28	4,880,000	7,320	456	684	7,908	.....	16,225	52	
1	1,496,000	1,870	120	240	998	*148,284	151,722	53	*Y compris minerai, houille et fer en g..
11	8,805,100	9,792	5,841	*7,819	1,202	3,155	23,200	54	* Yc. 7,819 t. b. d pul.
.....	360,000	630	97	146	6,275	9,041	16,389	55	
495	662,500	994	*2,907	4,362	8,697	2,470	18,793	56	*Bois de pulpe.
2,514	34,500,000	52,440	918	1,670	720	47,136	110,252	57	
.....	.....	.....	.....	7,560	.....	5,774	13,334	58	
.....	175,000	109	.....	.....	.....	*953	1,077	59	*Marb., foin, paille.
375	1,829,500	2,907	2,065	*3,365	3,077	1,806	13,316	60	*Bois de pulpe.
30	1,687,758	6,751	2,574	3,861	245	2,097	12,984	61	
1,396	1,100,672	1,395	848	1,271	1,309	467	11,592	62	
450	42,684,000	62,166	29,310	52,758	8,193	15,054	144,390	63	
2 253	86,470,000	129,705	528	992	4,700	*62,608	212,873	64	*Y comp. min., briq., pulpe de bois, chaux,
51	214,650	486	1,180	1,038	2,341	2,732	7,179	65	houille, asbest., etc.
96	11,261	14,026	2,330	4,353	381	*13,614	33,574	66	*Y c. plâtre et foin,
118	5,525,000	5,525	125	189	1,735	2,379	10,620	67	
95,698	35,880,000	44,857	602	860	40,439	*301,948	678,350	68	*Y c. 83,244 t. de foin
.....	350,000	984	117	437	15,413	*48,673	65,916	69	*Y comp. b. de pulpe.
182	17,666,439	26,499	79	53	1,112	66,576	96,181	70	
68	1,500,000	1,800	.....	.....	50	*1,022,118	1,024,636	71	*Y c. 1,008,536 t. hou.
.....	250,000	356	174	200	8,632	*3,975	13,203	72	*Y compris foin.
103	8,528,790	10,961	2,742	5,482	1,334	4,056	23,362	73	
45	450,000	646	50	33	1,725	80	2,579	74	Pour six mois.
589	1,348,571	2,360	.....	.....	8,227	4,310	15,751	75	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	
10	909,726	1,585	711	993	6,863	33,879	47,057	77	
143	16,500,000	24,641	300	192	9,804	15,352	53,066	78	
73	632,000	1,160	5,250	10,500	1,613	15,160	28,788	79	
912,593	2,349,911,610	3,819,559	517,043	858,454	3,418,532	10,915,022	24,266,825		

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
				$ c.	$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		64·62	3,071 88	33,437 42	213 81
2	Albert-Sud		19·00	194 10	3,358 84	.....
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—					
	Baie-des-Chaleurs	80·00	80·00	2,416 59	1,862 94	1,224 78
	Grand-Oriental	.....				
	Vallée de l'Ottawa	....				
4	Ch. de f. et Cie de nav. de b. de Quinté	4·00	64·82	19,149 41	79,937 01	8,603 85
	Kingston, Napanee et de l'Ouest	60·82				
5	Berlin et Waterloo (Electrique)		2·75	8,200 00	.....	.....
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie		45·00	12,513 60	14,679 70	1,405 41
7	Bouctouche et Moncton		32·00	3,941 11	9,199 10	14 61
8	Calgary et Edmonton		295·07	35,022 70	54,504 06	5,072 52
9	Canada-Atlantique	138·00	176·00	139,525 61	387,512 04	17,413 52
	Comtés du Centre	38·00				
10	Canada-Est		136·00	30,753 02	82,646 45	4,237 92
11	Canada-Sud		382·19	1,027,436 06	3,281,811 68	169,279 83
	Chemins de fer de l'Etat—					
12	Intercolonial		1,150·50	971,426 26	1,788,813 18	*197,400 66
13	Ile du Prince-Edouard		210·00	62,358 12	65,391 92	18,338 00
14	Pacifique-Canadien	4,119·10	6,211·50	4,759,900 46	12,946,016 54	953,111 43
	Linges affermées—					
	Atlantique et Nord-Ouest	205·00				
	Ontario et Québec	469·00				
	Credit-Valley	175·10				
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60				
	Toronto, Grey et Bruce	191·30				
	Jonction de Guelph	15·00				
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40				
	Montréal et Ottawa	23·60				
	Montréal et de l'Ouest	66·90				
	Montréal et Lac-Maskinongé	11·00				
	Nouveau-Brunswick	175·00				
	Nouveau-Brunswick et Canada	118·00				
	Saint-Jean et Maine	92·00				
	Pont de St-Jean et pr. du ch. de f.	2·00				
	Frédéricton	22·40				
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	215·20				
	Colombie et Kootenay	28·50				
	Nakusp et Slocan	36·90				
	Shuswap et Okanagan	51·00				
	Chemin de fer d'Alberta, de Dunmore à Lethbridge	109·50				
15	Caraquette		68·00	4,808 49	12,428 66	1,962 10
16	Carillon et Grenville		13·00	1,677 67	194 82	.....
17	Ontario-Central		104·00	25,873 30	62,232 53	8,840 83
18	Central du Nouveau-Brunswick		75·00	6,178 95	8,506 11	.....
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland		32·00	8,374 40	13,896 43	2,260 27
20	Dominion-Atlantic, comprenant—					
	Windsor et Annapolis	87·50	220·50	255,264 65	216,734 72	30,693 74
	Vallée de Cornwallis	14·00				
	Yarmouth et Annapolis	87·00				
	Embranch. de Windsor, Intercolonial	32·00				
21	Comté de Drummond		90·53	14,774 16	74,117 79	3,904 62
22	Elgin et Havelock		27·00	1,389 74	5,739 53	703 62
23	Erié et Huron		76·75	40,833 67	61,927 06	6,256 65
24	Esquimalt et Nanaimo		78·00	52,439 00	43,931 32	2,939 04
25	Frédéricton et Cie de ch. de fer et pont Ste-Marie		1·33	1,294 13	3,545 31	.....
26	Grand-Tronc	884·25				
	Grand-Occidental	561·80				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78				
	Buffalo et Lac-Huron	162·00				

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	c.		
62,738 52	99,461 63	13,470 30	115	331·00	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le ch. de fer Canadien du Pacifique, sous bail.
.....	3,552 94	1,805 17	203	63·44	2	
.....	5,504 31	1,643 21	142	43·77	3	
2,447 40	110,137 67	32,392 77	141	84·56	4	
.....	8,200 00	1,320 00	119	12·42	5	
.....	28,598 71	1,783 19	106	95·88	6	
268 28	13,423 10	—1,292 13	91	64·93	7	
.....	94,599 28	37,042 81	164	136·00	8	
68,512 10	612,963 27	174,359 59	139	132·92	9	
4,526 54	122,163 93	44,451 22	157	57·47	10	
5,986 44	4,484,514 01	1,474,632 69	148	135·34	11	
.....	2,957,640 10	—55,187 52	98	76·97	12	* Des malles et divers.
388 50	146,476 54	—78,662 02	65	61·17	13	
1,516,356 56	20,175,384 99	7,973,024 49	165	140·45	14	Y compris la partie du ch. de fer Alberta et la ligne de la Cie houillère de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles.
.....	19,199 25	2,076 94	112	59·99	15	
.....	1,872 49	—2,437 64	43	29·03	16	
411 63	97,358 29	21,861 79	121	85·02	17	
261 67	14,946 73	—10,473 90	58	36·63	18	
*97,461 22	121,992 32	70,781 09	238	160·30	19	* Houille.
57 74	502,750 85	135,289 59	136	97·96	20	
321 98	93,118 55	29,067 21	145	100·62	21	
40 97	7,873 86	—2,207 86	78	46·88	22	
281 50	109,298 88	27,389 90	133	67·01	23	
4,249 46	103,558 82	—192,943 29	34	83·79	24	
.....	4,839 44	3,413 21	339	.....	25	Recettes des péages : traction par le ch. de fer Canada-Est.

N° 6—ETAT sommaire des recettes

Nombre.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et marchandises par messageries.
				$ c.	$ c.	$ c.
26	Grand-Tronc—*Suite.*					
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	172·75				
	Embranchement d'Owen-Sound	12·42				
	London, Huron et Bruce	69·01				
	Jonction de Waterloo	10·25				
	Norfolk-Sud	17·00				
	Wellington, Grey et Bruce	168·13				
	Nord	172·10				
	Simcoe-Nord	33·34	314,698	5,002,983 04	10,576,532 66	817,975 23
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90				
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37				
	Ligne de ceinture, Toronto	12·70				
	Midland	166·78				
	Grande-Jonction	85·40				
	Toronto et Nipissingue	85·00				
	Jonction du Lac-Simcoe	26·50				
	Victoria	53·25				
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46 50				
	Cobourg, Blairton et Marmora	....				
	Union Jacques-Cartier	6·50				
	Jonction de Montréal et Champlain	61·75				
	Jonction de Beauharnois	19·50				
27	Tunnel Saint-Clair		2·23	*44,853 00	†175,847 00	.....
28	Grand-Nord		38·00	2,507 20	4,740 31	.....
29	Grand-Central du Nord-Ouest		50·93	3,365 45	35,907 33	153 03
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (Electrique)		17·00	31,499 23	4,037 16	438 00
31	Hereford		53·30	10,114 69	35,540 21	1,298 52
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		45·00	4,552 10	9,444 38	770 63
33	Joggins, maint. Cie ch. de f. et de houille du Can.		12·00	3,129 16	24,165 95	439 34
34	Kaslo et Slocan		31·80	9,045 30	28,377 49	.....
35	Kent-Nord	27·00	34·00	3,184 08	7,774 01	857 38
	Saint-Louis et Richibouctou	7·00				
36	Kingston et Pembroke		112·85	28,633 52	71,588 33	8,292 81
37	L'Assomption		3·00	1,453 95	286 15	302 74
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	111·80	74,699 29	110,440 31	11,349 55
	London et Port-Stanley	23·75				
39	Lotbinière et Mégantic		23·34	1,552 25	7,363 26	.....
40	Manitoba et Nord-Ouest	234·50	249·97	52,182 37	187,404 89	9,613 76
	Saskatchewan et Ouest	15.47				
41	Vallée de la Massawippi		34·00	55,523 49	103,312 44	1,971 90
42	Colonisation de Montford		21·00	1,156 00	1,633 90	27 18
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est	140·10	201·50	105,585 12	239,531 29	11,554 80
	Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent	61·40				
44	Parc et Ile de Montréal (électrique)		14·43	55,070 15	.....	.....
45	Montréal, Portland et Boston		40·60	21,379 92	29,337 76	4,135 82
46	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	51,324 94	104,661 90	9,207 46
47	Nelson et Fort-Sheppard		59·40	14,986 54	30,001 12	1,315 91
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	5,263 50	12,278 30	1,606 07
49	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (c. de f. élect.)		13·68	56,559 39	.....	.....
50	Pacifique-Nord et Manitoba		265·12	59,960 96	202,801 14	8,797 65
51	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	.....	43,540 00	.....
52	Central de la Nouvelle-Ecosse		74·00	15,821 36	14,293 94	1,741 59
53	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow		12·50	1,771 45	14,831 50	314 00
54	Montagne-d'Orford		26·50	2,057 98	12,408 58	527 52
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa		8·50	4,392 15	4,869 95	1,004 81
56	Ottawa et Gatineau		56·50	25,430 14	25,332 78	2,845 57
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound		164·00	68,909 48	97,772 86	6,795 00
58	Colonisation de Parry-Sound		48·00	6,727 30	10,245 37	

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Suite.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes nettes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. c.	cents.		
109,386 80	16,506,877 73	4,962,252 30	142	101·65	26	
‡261 00	220,961 00	131,903 45	248	.....	27	* Pégesa sur voitures à voyageurs. † Péages sur wagons à marchandises. ‡ Péages sur nouvelles locomotives.
.....	7,247 51	733 45	111	42·17	28	
727 26	40,153 07	11,227 43	142	275·26	29	
66 00	36,040 39	2,452 06	107	174·10	30	
.....	46,953 42	—11,299 17	80	44·38	31	
.....	14,767 11	7,728 80	209	31·63	32	
483 74	28,218 19	18,555 49	292	161·24	33	
302 25	37,725 04	—39,865 29	48	311·79	34	
.....	11,815 47	4,886 97	170	64·33	35	
6,373 00	114,887 66	7,743 52	107	90·40	36	
.....	2,042 84	53 36	102	35·35	37	
6,280 00	202,769 15	62,506 04	144	91·57	38	
.....	8,915 51	—5,659 76	61	72·73	39	
9,222 88	258,423 90	57,089 39	128	242·48	40	
4,166 67	164,974 50	31,052 46	124	89·11	41	
.....	2,817 08	—4,367 00	39	20·19	42	
11,423 30	368,094 51	36,564 89	111	99·55	43	
1,375 95	56,446 10	567 29	101	132·33	44	
107 00	54,960 50	16,517 55	142	81.23	45	
373 73	165,568 03	57,942 22	153	93·10	46	
.....	46,303 57	11,652 41	133	192·20	47	
5 70	19,153 57	4,375 80	129	56·31	48	
2,128 48	58,687 87	22,416 40	161	26·49	49	
.....	271,559 75	2,937 21	100	121·09	50	
.....	43,540 00	18,224 80	171	368·67	51	
871 01	32,727 90	4,587 08	116	69·81	52	
4,950 00	21,866 95	5,208 99	131	138·32	53	
.....	14,994 08	1,568 61	111	47·99	54	
1,633 00	11,899 91	—4,800 44	70	51·16	55	
327 87	53,936 35	8,547 32	118	99·85	56	
.....	173,477 34	43,465 38	133	73·57	57	
.....	18,152 28	4,221 78	130	64·29	58	

N° 6.—ÉTAT SOMMAIRE des recettes

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Wagons-poste et marchandises par messageries.
			$ c.	$ c.	$ c.
59	Cie de ch. de fer et carrières de Philipsburg	6·75	344 58	493 04	.....
60	Jonction de Pontiac du Pacifique	70·60	13,076 08	15,067 53	2,862 67
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50	1,613 32	6,696 78	.....
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96	13,696 70	35,338 87	2,269 64
63	Québec et Lac-Saint-Jean 242·00 Basses-Laurentides 39·50	281·50	58,206 80	130,943 37	10,667 30
64	Québec-Central	213·50	127,145 66	227,047 50	11,656 77
65	Québec, Montmorency et Charlevoix,	30·00	40,692 50	6,885 91	967 99
66	Salisbury et Harvey	45·00	5,801 05	14,244 75	2,509 21
67	Ligne Riveraine	82·50	13,780 03	13,398 11	3,210 56
68	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	18,164 67	39,264 15	3,813 04
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,220 75	19,411 65	407 06
70	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	25,035 44	47,663 14	3,972 46
71	Sydney et Louisburg	65·90	20,362 41	195,030 22	.....
72	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	21,595 56	17,283 95	1,534 85
73	Témiscouata	113·00	15,227 22	29,120 14	10,458 82
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00	1,404 27	1,501 30	120 92
75	Mille-Iles	4·33	3,940 16	8,915 87	1,717 79
76	Vallée de la Tobique	28·00	.....	.....	.....
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	83·83	21,284 96	40,066 22	766 50
78	Comtés-Unis	61·00	17,845 44	29,052 56	1,081 95
79	Victoria et Sydney	16·26	9,843 83	11,929 98	233 71
		16,270·04	13,747,773 01	32,368,082 47	2,396,644 33

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Suite.*

Autres sources.	Recettes brutes.	Recettes brutes.	Proportion des recettes avec les frais d'exploitation.	Recettes par mille de parcours.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	p. 100	cents.		
.....	837 62	—2,307 01	36	44·60	59	
671 95	31,678 23	—13,265 09	70	62·73	60	
147 98	8,458 08	—3,741 68	69	65·36	61	
.....	51,305 21	10,690 05	126	96·34	62	
8,482 15	208,299 62	24,245 44	113	98·28	63	
889 30	366,739 23	111,864 75	143	108·95	64	
.....	48,546 40	12,796 06	135	92·27	65	
265 05	22,820 06	1,758 14	108	79·83	66	
279 39	30,668 09	2,343 02	108	44·76	67	
902 85	62,144 71	3,609 03	106	79·88	68	
3,048 07	27,087 53	1,448 91	105	135.43	69	
59 40	76,730 44	1,570 14	102	74·61	70	
68,273 17	283,665 80	135,830 51	191	256·71	71	
317 77	40,732 13	7,791 97	123	71·16	72	
.....	54,806 18	—2,939 06	94	59·54	73	
23 76	3,050 25	—565 75	84	20·33	74	Pour six mois, du 1er janvier 1896 au 3 juin 1896.
2,137 32	16,711 14	4,059 23	132	83·43	75	
.....	.....	.....	.....	.....	76	
22,784 00	84,901 68	24,473 82	140	53 32	77	
.....	47,979 95	7,998 81	120	56·17	78	
11 00	22,018 52	1,661 71	108	91·25	79	
2,033,069 31	50,545,569 12	15,502,914 60	.....	.....		

N° 7.—ÉTAT SOMMAIRE des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ c.	$ c.
1	Cie de chemin de fer et de houille d'Alberta		64·62	8,854 48	15,583 51
2	Albert-Sud		19·00	289 25	1,435 52
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—				
	Baie-des-Chaleurs	80·00			
	Grand-Oriental		80·00	1,469 36	1,375 74
	Vallée de l'Ottawa				
4	Cie de ch. de fer et de nav. de la Baie-de-Quinté	4·00	64·82	15,935 79	24,395 73
	Kingson, Napanee et Ouest	60·82			
5	Berlin et Waterloo (électrique)		2·75	180 00	2,500 00
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie		45·00	11,621 14	5,729 78
7	Bouctouche et Moncton		32·00	3,188 86	5,224 50
8	Calgary et Edmonton		295·07	20,019 96	17,852 75
9	Canada-Atlantique	138·00	176·00	64,157 80	159,277 36
	Comtés du Centre	38 00			
10	Canada-Est		136 00	18,473 48	34,353 71
11	Canada-Sud		382·19	542,391 40	743,213 35
	Chemins de fer de l'Etat—				
12	Intercolonial		1,150·50	774,556 25	993,801 39
13	Ile du Prince-Edouard		210·00	99,186 00	54,165 88
14	Canadien du Pacifique	4,119·10			
	Lignes affermées—				
	Atlantique et Nord-Ouest	205·00			
	Ottawa et Québec	469·00			
	Credit-Valley	175·10			
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60			
	Toronto Grey et Bruce	191·30			
	Jonction de Guelph	15·00			
	Saint-Laurent et Ottawa	58·40			
	Montréal et Ottawa	23·60			
	Montréal et Ouest	66·90			
	Montréal et Lac-Maskinongé	11·00	6,211·50	2,715,018 09	3,897,268 14
	Nouveau-Brunswick	175·00			
	Nouveau-Brunswick et Canada	118·00			
	Saint-Jean et Maine	92·00			
	Pont de Saint-Jean et prolong. de ch. de fer	2·00			
	Frédéricton	22·40			
	Colonisation du Manitoba et Sud-Ouest	2,152·00			
	Colombie et Kootenay	28·50			
	Nakusp et Slocan	36·90			
	Shuswap et Okanagan	51·00			
	Ch. de fer Alberta, Dunmore à Lethbridge	109·50			
15	Caraquet		68·00	5,564 41	4,855 53
16	Carillon et Grenville		13·00	2,016 38	2,125 00
17	Ontario-Central		104 00	30,046 16	19,393 43
18	Central du Nouveau-Brunswick		75·00	8,674 63	5,347 24
19	Cie de chemin de fer et de houille de Cumberland		32·00	15,481 66	18,644 51
20	Dominion-Atlantic, comprenant—				
	Windsor et Annapolis	87·50			
	Vallée de Cornwallis	14·00	220·50	126,606 36	109,630 87
	Yarmouth et Annapolis	87·00			
	Embranchement Windsor de l'Intercolonial	32·00			
21	Comté de Drummond		90·53	16,885 36	22,074 63
22	Elgin et Havelock		27·00	4,028 18	3,116 65
23	Erié et Huron		76·75	16,875 75	27,590 04
24	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	64,990 32	31,380 54
25	Frédéricton et Cie du Pont du ch. de fer de Sainte-Marie		1·33	674 80	.....
26	Grand-Tronc	884·25			
	Grand-Ouest	561·80			
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·78			
	Buffalo et Lac-Huron	162·00			
	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié	1,2·72			
	Embranchement d'Owen-Sound	12·45			

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895.

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	cents.		
1,526 54	60,026 80	85,991 33	286·00	1	De Lethbridge à Coutts sur la frontière internationale—la partie de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles, est exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique en vertu d'un bail.
....	23 00	1,747 77	31·21	2	
131 50	884 50	3,861 10	301·64	3	
5,149 06	32,264 32	77,744 90	59·26	4	
2.200 00	2,000 00	6,880 00	10·42	5	
613 30	8,851 30	26,815 52	89·90	6	
709 46	5,592 41	14,715 23	71·18	7	
3,935 24	15,748 52	57,556 47	86·23	8	
33,560 12	181,608 40	438,603 68	95·11	9	
3,979 35	20,906 17	77,712 71	36·56	10	
311,856 40	1,412,420 17	3,009,881 32	98·37	11	
404,112 78	840,357 20	3,012,827 62	78·40	12	
16,555 02	55,231 66	225,138 56	94·03	13	
882,767 54	4,707,306 73	12,202,360 50	84·94	14	Y compris la partie du chemin de fer d'Alberta et la ligne de la Cie de houille de Dunmore à Lethbridge, 109·50 milles.
1,199 63	5,502 74	17,122 31	53·50	15	
132 75	36 00	4,310 13	66·82	16	
5,136 64	20,920 27	75,496 50	65·93	17	
1,034 43	10,364 33	25,420 63	62·35	18	
5,136 36	11,948 70	51,211 23	67·29	19	
18,649 97	112,574 06	367,461 26	71·60	20	
2,021 99	23,069 36	64,051 34	69·21	20	
.....	2,936 89	10,081 72	60·03	22	
4,501 74	32,941 45	81,908 98	50·22	23	
6,856 71	193,274 54	296,502 11	239·91	24	
.....	751 43	1,426 23	.....	25	

10—4½******

N° 7—ÉTAT sommaire des frais d'exploitation,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.
				$ c.	$ c.
26	Grand-Tronc—*Fin.*				
	London, Huron et Bruce	69·01			
	Jonction de Waterloo	10·25			
	Norfolk-Sud	17·50			
	Wellington, Grey et Bruce	168·13			
	Nord	172·10	3,146·98	1,978,714 79	3,958,625 22
	Simcoe-Nord	33·34			
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90			
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37			
	Toronto, ligne de ceinture	12·70			
	Midland	166·78			
	Grande-Jonction	85·40			
	Toronto et Nipissingue	85·00			
	Jonction du Lac-Simcoe	26·50			
	Victoria	53·25			
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50			
	Cobourg, Blairton et Marmora				
	Union-Jacques-Cartier	6 50			
	Montréal et Jonction du Lac-Champlain	61·75			
	Jonction de Beauharnois	19·50			
27	Tunnel Saint-Clair		2·23	7,190 06	49,738 95
28	Grand-Nord		38·00	1,220 00	3,457 91
29	Grand-Central du Nord-Ouest		50·93	6,665 49	6,246 90
30	Hamilton, Grimsby et Beamsville (électrique)		17·00	4,352 12	6,480 62
31	Hereford		53·30	21,164 26	24,725 55
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		45 00	2,134 66	2,862 60
33	Joggins, actuellem. Cie de ch. de f. et de houille du Canada		12·00	3,217 19	3,717 49
34	Kaslo et Slocan		31·80	23,144 67	7,552 64
35	Kent-Nord		34·00	1,850 00	2,453 50
36	Kingston et Pembroke		112·85	34,375 40	33,742 51
37	L'Assomption		3·00	255 16	893 55
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	111·80	31,695 91	45,260 85
	London et Port-Stanley	23·66			
39	Lotbinière et Mégantic		23 34	9,577 64	3,127 13
40	Manitoba et Nord-Ouest	234·50	249·97	63,300 08	48,598 74
	Saskatchewan et Ouest	15·47			
41	Vallée de la Massawippi		34·00	27,923 74	47,483 36
42	Colonisation de Montford		21·00	1,165 43	3,294 01
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est	140·10	201·50	68,638 08	129,691 29
	Lac-Champlain et Jonction du St-Laurent	61·40			
44	Parc et Ile de Montréal (électrique)		14·43	7,968 71	33,419 35
45	Montréal, Portland et Boston		40·60	12,572 78	13,089 41
46	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	17,160 95	40,091 04
47	Nelson et Fort-Sheppard		59·40	16,591 25	6,630 65
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	7,202 66	4,660 19
49	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de f. électrique)		13·68	2,988 60	3,571 43
50	Pacifique-Nord et Manitoba		265·12	94,912 97	65,575 13
51	Nosbonsingue et Nipissingue		5·50	4,300 00	8,760 00
52	Central de la Nouvelle-Ecosse		74·00	12,742 97	8,680 12
53	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de ch. de fer et de houille de New-Glasgow		12·50	4,227 69	10,937 64
54	Montagne-d'Orford		26·50	3,782 19	6,260 58
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa		8·50	1,728 04	6,304 52
56	Ottawa et Gatineau		56·50	10,823 27	16,096 29
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound		164·00	34,240 72	51,735 68
58	Colonisation du Parry-Sound		48·00	4,669 90	5,585 67
59	Cie de ch. de fer et de carrières de Philipsburg		6·75	350 95	1,410 86
60	Jonction de Pontiac du Pacifique		70·60	17,220 31	12,897 55
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest		85·50	3,237 59	2,962 09
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan		253·96	12,139 92	15,361 73
63	Québec et Lac-Saint-Jean	242·00	281 50	50,652 12	55,096 15
	Basses-Laurentides	39 50			
64	Québec-Central		213·50	65,638 44	63,548 36

pour l'exercice terminé le 30 juin 1895—*Suite.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	c.		
1,176,390 04	4,430,895 38	11,544,625 43	71·09	26	
.....	32,128 54	89,057 55	.....	27	
114 74	1,721 41	6,514 06	37·90	28	
675 70	15,337 55	28,925 64	198·29	29	
9,368 33	13,387 26	33,588 33	162·26	30	
2,233 30	10,129 48	58,252 59	55·05	31	
620 10	1,420 95	7,038 31	15·07	32	
622 44	2,105 58	9,662 70	55·21	33	
1,123 68	45,769 34	77,590 33	624·72	34	
125 00	2,500 00	6,928 50	37·72	35	
4,544 20	34,482 03	107,144 14	84·31	36	
9 45	831 32	1,989 48	34·43	37	
8,389 31	54,917 04	140,263 11	63·34	38	
.....	1,870 50	14,575 27	118·90	39	
26,489 91	62,945 78	201,334 51	188·90	40	
14,334 66	44,180 28	133,922 04	71·80	41	
514 36	2,210 28	7,184 08	51·49	42	
16,456 86	116,743 39	331,529 62	89·55	43	
.....	.....	.....	.....	...	
8,130 89	6,359 86	55,878 81	131·00	44	
4,041 38	8,739 38	38,442 95	56·81	45	
26,514 12	23,859 70	107,625 81	64·41	46	
793 80	10,635 46	34,651 16	143·83	47	
643 55	2,271 37	14,777 77	43·45	48	
3,616 10	26,095 34	36,271 47	118·50	49	*Locomotives et pouvoir (électrique).
15,068 39	93,066 05	268,622 54	120·25	50	
3,275 00	8,980 20	25,315 20	214·35	51	
100 00	6,617 73	28,140 82	60·02	52	
153 93	1,338 70	16,657 96	105·76	53	
99 24	3,283 46	13,425 47	43·29	54	
462 33	8,205 46	16,700 35	71·80	55	
3,628 95	14,840 53	45,389 04	99·85	56	
4,996 17	39,039 39	130,011 96	55·14	57	
289 57	3,385 36	13,930 50	49·34	58	
.....	1,382 82	3,144 63	167·44	59	
3,654 56	11,170 90	44,943 32	88·90	60	
242 94	5,757 14	12,199 76	94.28	61	
2,723 13	10,390 38	40,615 16	76·26	62	
10,040 33	68,265 58	184,054 18	86·84	63	
23,574 87	102,112 81	254,874 48	75·70	64	

N° 7—ÉTAT SOMMAIRE des opérations de l'année.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.		Service et réparations des locomotives.	
			$	c.	$	c.
65	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00	8,822	22	12,540	59
66	Salisbury et Harvey	45·00	8,082	45	6,758	19
67	Ligne Riveraine	82·50	10,178	77	6,896	24
68	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	20,924	90	16,810	09
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	6,808	83	5,902	00
70	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	8,463	07	24,828	40
71	Sydney et Louisbourg	65·90	18,007	05	32,860	63
72	Rive-Sud, autrefois Montréal et Sorel	44·67	6,491	11	9,967	21
73	Témiscouata	113·00	21,996	45	15,650	04
74	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique	16·00	1,176	00	1,980	00
75	Mille-Iles	4·33	2,146	60	4,052	74
76	Vallée de la Tobique	28·00	.....		.....	
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	83·83	5,251	20	23,554	89
78	Comtés-Unis	61·00	7,618	67	14.583	59
79	Victoria et Sydney, C.-B.	16·26	5,828	49	7,509	61
		16,270·04	7,370,718	39	11,194,857	28

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Frais d'exploitation par convoi-mille.	Numéro.	Observations.
$ c.	$ c.	$ c.	c.		
3,317 09	11,070 44	35,750 34	68·70	65	
1,115 79	5,105 49	21,061 92	73·68	66	
1,826 11	9,423 95	28,325 07	41·34	67	
5,004 93	15,795 76	58,535 68	75·24	68	
1,167 43	11,760 36	25,638 62	128·18	69	
1,391 89	40,476 94	75,160 30	73·08	70	
10,044 99	86,922 62	147,835 29	133·78	71	
648 22	15,833 62	32,940 16	57·54	72	
3,645 54	16,453 21	57,745 24	62·73	73	
.....	460 00	3,616 00	24·10	74	Pour six mois, du 1er janvier 1897 au 30 juin 1896.
537 75	5,914 82	12,651 91	63·55	75	
.....	.....	.....	.....	76	
1,354 83	30,266 94	60,427 86	38·33	77	
5,173 77	12,605 11	39,981 14	46·81	78	
.....	7,018 71	20,356 81	84·41	79	
3,121,056 20	13,356,022 65	35,042,654 52			

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.	
					Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Cie de ch. de fer et de houille d'Alberta		64·62					
2	Albert-Sud 16·00; embranchement d'Harvy 3·00		19·00					
3	Atlantique et Lac-Supérieur, comprenant—							
	Baie-des-Chaleurs	80·00	80·00					
	Grand-Oriental							
	Vallée de l'Ottawa							
4	Cie de ch. de f. et de nav. de la Baie de Quinté	4·00	64·82	Voyageur			1	
	Kingston, Napanee et de l'Ouest	60·82						
5	Berlin et Waterloo (électrique)		2·75					
6	Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie		45·00					
7	Bouctouche et Moncton		32·00					
8	Calgary et Edmonton		295·07					
9	Canada-Atlantique	138·00	176·00	Voyageurs				1
	Comtés du Centre	38·00		Employés				
				Autres				
10	Canada-Est		136 00	Autres	1			
11	Canada-Sud	359·24	382·19	Voyageurs		1		1
	Sarnia Chatham et Erié	7·00		Employés	1	6		1
	Leamington et Saint-Clair	15·95		Autres		2	1	2
	Chemins de fer de l'Etat—							
12	Intercolonial		1,150·50	Voyageur	1	1		1
				Employés	1	2	2	6
				Autres	1	1	1	
13	Ile du Prince-Edouard		210·00	Employés		1		
14	Canadien du Pacifique		6,211·50	Voyageurs	5	5	3	8
				Employés	5	25	3	10
				Autres	3	5	4	16
15	Caraquette		68·00					
16	Carillon et Grenville		13·00					
17	Ontario-Central		104·00	Autres				
18	Central du Nouveau-Brunswick		75·00					
19	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland		32·00					
20	Dominion-Atlantic, comprenant—							
	Windsor-Annapolis	87·50	220·50	Voyageurs		1		
	Vallée de Cornwallis	14·00		Employés		1		
	Yarmouth et Annapolis	87·00		Autres				
	Embranch. de Windsor, Intercolonial	32·00						
21	Comté de Drummond		90·53	Employés				
22	Elgin et Havelock		27·00					
23	Erié et Huron		76·75	Autres				
24	Esquimalt et Nanaïmo		78 00					
25	Frédéricton et Cie du ch. de f. et du pont de Ste-Marie		1·33					
26	Grand-Tronc		3,146·98	Voyageurs				3
				Employés	2	6	1	3
				Autres		2	3	10
27	Tunel Saint-Clair		2·23					
28	Grand-Oriental		38·00					
29	Grand-Central du Nord-Ouest		50·93					
30	Hamilton, Beamsville et Grimsby (électrique)		17·00	Employés				
31	Hereford		53·30					
32	Irondale, Bancroft et Ottawa		45·00					
33	Joggins, maint. Cie de ch. de fer et de charb. du Can.		12·00					
34	Kaslo et Slocan		31·80					
35	Kent-Nord	27·00	34 00					
	Saint Louis et Richibouctou	7·00						
36	Kingston et Pembroke		112·85					
37	L'Assomption		3·00					
38	Lac-Erié et Rivière-Détroit	88·05	111·80	Voyageurs				
	London et Port-Stanley	23·75		Employés				
39	Lotbinière et Mégantic		23·34					
40	Manitoba et Nord-Ouest	234·50	249·97	Employés		1		
	Saskatchewan et Ouest	15·47						

Ministère des Chemins de fer et Canaux.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des trains.		Sortant le bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
																		1
																		2
																		3
																1		4
																		5
																		6
																		7
																		8
																	1	
				1	2			1							2	2	4	9
								3	1							3	1	
																1		10
							3										5	
					24	1	1								10	2	42	
								7	14				2			8	20	11
															2	1	4	
	4				20		2	1			1				18	4	53	12
								9	6					1	2	12	9	
					1										3		5	13
							13								2	8	28	
		1	1	5	91		13	4	3					5	68	23	211	14
								24	9					7	17	38	47	
																		15
																		16
								1	1							1	1	17
																		18
																		19
									2								3	
				1	3		2									1	6	20
								4								4		
				1												1		21
																		22
									1								1	23
																		24
																		25
									2						1		6	
				2	49		6		2				1		15	5	82	26
					1			17	5					14	8	34	26	
																		27
																		28
																		29
							1										1	30
																		31
																		32
																		33
																		34
																		35
																		36
																		37
								1										
	1															1	1	38
																		39
					3										4		8	40

N° 8—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
41	Vallée de Massawippi	34·00	Employés	..	..	..	..
			Autres	..	..	..	..
42	Colonisation de Montford	21·00		..	..	..	..
43	Montréal et Atlantique, ci-devant Sud-Est.....140·10 Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent. 61·40	201·50	Employés	2	..	..	1
44	Parc de Montréal et l'Ile (électrique)	14·43	Autres	..	..	..	..
45	Montréal, Portland et Boston, m. Ligne Provinciale	40·60		..	..	..	..
46	Montréal et Jonction du Vermont	23 60	Employés	..	1	..	..
			Autres	..	..	..	1
47	Nelson et Fort-Sheppard	59·40		..	..	..	..
48	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00		..	..	..	..
49	Parc des Chutes et de la Riv. Niagara (ch. de fer électri.)	13·68		..	..	..	..
50	Pacifique-Nord et Manitoba	265·12	Employés	..	..	..	..
			Autres	..	..	..	..
51	Nosbonsing et Nipissingue	5·50		..	..	..	..
52	Central de la Nouvelle-Ecosse	74·00		..	..	..	..
53	Cie d'acier de la Nouvelle-Ecosse, ci-devant Cie de houille et chemin de fer de New-Glasgow	12·50		..	..	..	..
54	Montagne-d'Orford	26·50		..	..	..	..
55	Chemin de fer électrique d'Oshawa	8·50		..	..	..	..
56	Ottawa et Gatineau	56·50		..	..	..	..
57	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	164 00	Employés	..	2	..	..
			Autres	..	..	..	1
58	Colonisation de Parry-Sound	48·00		..	..	..	..
59	Cie de chemin de fer et de carrières, Philipsburg	6·75		..	..	..	..
60	Jonction de Pontiac du Pacifique	70·60	Employés	..	..	..	..
61	Port-Arthur, Duluth et Ouest	85·50		..	..	..	..
62	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	253·96		..	..	..	..
63	Québec et Lac-Saint-Jean.....242·00 Basses-Laurentides.....39·50	281·50	Employés	..	..	..	..
64	Québec-Central	213·50	Employés	1	..	..	..
65	Québec, Montmorency et Charlevoix	30·00		..	..	..	..
66	Salisbury et Harvey	45·00		..	..	..	..
67	Ligne Riveraine	82·50	Voyageurs	..	..	..	..
68	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Employés	..	..	..	..
69	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35		..	..	..	..
70	Saint-Laurent et Adirondack	19·80	Autres	..	..	..	..
71	Sydney et Louisbourg	65·90	Employés	..	1	..	..
72	Rive-Sud, ci-devant Montréal et Sorel	44·67	Employés	..	1	..	..
73	Témiscouata	113·00		..	..	..	..
74	Milles-Iles	4·33		..	..	..	..
75	Lac Erié et Pacifique, Tilsonburg	16·00		..	..	..	..
76	Vallée de la Tobique	28·00		..	..	..	..
77	Toronto, Hamilton et Buffalo	83·83	Autres	..	..	..	..
78	Comtés-Unis	61·00	Voyageurs	..	..	..	..
79	Victoria et Sydney, C.-B	16·26		..	..	..	..
		16,270·04		23	65	19	65

pour l'exercice terminé le 30 juin 1896—*Fin.*

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur les ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	41
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	42
....	....	....	....	1	2	1	....	....	....	....	....	....	....	....	13	4	16	43
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	4	46
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	2	2	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	2	3	50
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	51
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	53
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	54
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	55
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	56
....	....	....	....	....	3	....	....	....	1	....	....	....	....	....	5	....	11	57
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	58
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	59
....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	60
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	61
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	62
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	63
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	66
....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	68
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	69
....	....	....	1	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	2	70
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	71
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	72
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	73
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	74
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	75
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	76
....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	1	1	77
....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	78
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	79
....	6	1	2	14	205	2	46	75	52	....	1	....	3	27	174	161	619	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mine de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
	Milles.	Pieds.			
Nouvelle-Écosse.					
Cie houillère d'Acadie.....	3·00	4·8½	2	25	Connu comme C.F. des Mines d'Albion.
Cie houillère Intercoloniale....	8·00	4·8½	4	268	Raccordant la houillère de Drummond avec le chemin de fer Intercolonial et le quai de Granton, havre de Pictou, N.-E.
Cie de fer de Londonderry...	5·75	4·8½	2	26	De la station de Londonderry sur le C.F.I. aux mines d'Acadie, avec embranchem.
	4·50	4·8½	...	.....	Des Mines de l'Est à la gare des Mines de l'Est, avec embranchements.
	7·00	3·1	2	27	Des ateliers aux Mines de l'Ouest avec embranchements.
	28·25		10	346	
Cap-Breton.					
Association générale des mines de Londres, Angleterre— Mines de Sydney.....	5·15	4·8½	4	241	Cette voie ferrée est utilisée pour fins de charbonnage seulement.
Cie houillère du Canada—					
Ligne principale	40·00	4·8½	10	727	
Embranchement Victoria....	5·00	4·8½	1	150	
do Caledonia...	1·00	4·8½	1	119	
Baie-Glacée	·50	4·8½	1	69	
Réserve.....	10·00	3·0	4	228	
Gowrie	1·50	4·6	2	150	
	63·15		23	1684	

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1896.

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)	* 29,665 45					
Albert-Sud			50,460 00			
Atlantique et Nord-Ouest			*a* 1,422,000 00			
Baie-des-Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord—Grande-Jonction (maint. Grand-Tronc)			21,888 00			
Jonction de Beauharnois			62,400 00			
Brantford, Waterloo et Lac-Erié (mainten. Toronto, Hamilton et Buffalo)			57,600 00			
Brockville, Westport et Saut-Sainte-Marie			165,200 00			
Bouctouche et Moncton			101,600 00			
Canada-Atlantique			282,355 20			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canada-Est (ci-devant Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick)			*b* 366,839 84			
Canadien du Pacifique			56,079,833 27			
do Revelstoke au Lac-Laflèche			80,000 00			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			‡ 226,012 54			
Cobourg, Northumberland et Pacifique			156,800 00			
Colombie et Kootenay			88,800 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant Windsor et Annapolis)			44,800 00			
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland			39,850 00			
Comté de Drummond			297,920 00			
Cie de chaux du Canada (maintenant dans Hereford)			15,360 00			
Elgin et Havelock			*c* 82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Cie du pont du chemin de fer de Frédéricton et Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie-Georgienne et Lac-Erié, embranchement d'Owen-Sound			39,744 00			
Grand-Oriental			104,345 00			
Grand-Nord (section de Vallée d'Ottawa exclusivement)			297,088 00			
Jonction de Guelph			46,000 00			
Embranchement de Harvey			5,553 57			
Hereford			155,200 00			
Intercolonial			55,267,044 63			

* $14,665.45 de lisses. ‡ Y compris $83,612.54 de lisses aux chemins de fer Saint-Martin et Upham. *a* Payable en versements semi-annuels de $35,550 chacun pour 20 ans, du 1er juillet 1889. *b* Y compris $24,439.84, lisses à l'embranchement de Chatham. *c* Y compris $44,252.82 de lisses.

N° 10— ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL—*Suite.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
International (Atlantique et Nord-Ouest) C.C.P			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Joggins (maintenant Compagnie de charbon et de ch. de fer du Canada)			37,500 00			
Kent-Nord	† 58,334 27					
Kingston, Napanee et de l'Ouest			208,732 80			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac-Erié et Rivière-Détroit			338,731 00			
Colonisation du Lac-Témiscamingue			310,335 95			
Leamington et Saint-Clair (maintenant dans le Canada-Sud)			51,200 00			
Lotbinière et Mégantic			96,000 00			
Basses-Laurentides			217,600 00			
Midland de la Nouv.-Ecosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne)			300,000 00			
Colonisation de Montfort			67,200 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			41,280 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Ottawa			192,000 00			
Montréal et Sorel (maintenant de la Rive-Sud)			93,757 57			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Nakusp et Slocan			121,600 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			113,440 00			
Cie de houille et de fer de New-Glasgow			39,840 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			235,200 00			
Sud, Nouvelle-Ecosse			240,000 00			
Ontario, Belmont et du Nord			32,000 00			
Ontario et Québec			196,000 00			
Montagne-d'Orford			84,800 00			
Oshawa			22,400 00			
Ottawa, Arnprior et Parry Sound			430,400 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			284,128 00			
Vallée de l'Ottawa (formant partie du Grand-Nord)			21,600 00			
Colonisation de Parry-Sound			192,000 00			
Cie de chemin de fer et carrières de la Jonction de Philipsburg			21,600 00			
Jonction de Pontiac du Pacifique			193,578 00			
Pontiac et Renfrew			13,600 00			

† Lisses, $58,334.27.

Port-Arthur, Duluth et Ouest			271,200 00	
Ile du Prince-Edouard			3,750,565 38	
Québec et Lac-Saint-Jean			1,006,743 50	
Québec-Central			348,342 00	
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00	
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Rive-Nord, Montréal à Québec			†954,000 00	
do do do do			1,500,000 00	
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00	
Sainte-Catherine et Niagara-Central			38,400 00	
Saint-Louis et Richibouctou			22,400 00	
Pont de la Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	433,900 00			
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup				
Saint-Laurent et Adirondack			65,001 60	
Compagnie de Tunnel de Saint Clair			375,000 00	
Saint-Stephen et Milltown			11,200 00	
Shuswap et Okanagan			163,200 00	
Norfolk-Sud			54,400 00	
Sydney et Louisbourg			87,808 00	
Témiscouata			644,950 00	
Mille-Iles			24,400 00	
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			51,200 00	
Vallée de la Tobique			134,016 00	
Toronto, Grey et Bruce			14,656 00	
Comtés-Unis			204,800 00	
Jonction de Waterloo			32,800 00	
Pacifique d'Ontario-Ouest			60,000 00	
Comtés de l'Ouest (maintenant Dominion-Atlantic)			500,000 00	
Windsor et Annapolis (maintenant Dominion-Atlantic)			1,193,369 00	
		15,964,533 05		137,966,144 63

† Le gouvernement fédéral paye au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

GOUVERNEMENT D'ONTARIO.

Brantford, Norfolk et Port-Burwell, Grand-Tronc			68,000 00	
Canada-Atlantique			270,000 00	
Canada-Central			1,479,000 00	
Canada-Sud			147,858 65	
Ontario-Central			126,500 00	
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00	
Credit-Valley			531,000 00	
Erié et Huron			83,000 00	
Grande-Jonction et Belleville et Hastings-Nord			224,660 00	
Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			336,000 00	
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00	
Irondale, Bancroft et Ottawa			135,000 00	
Kingston et Pembroke			456,493 00	
Kingston, Napanee et Ouest			90,000 00	
London, Huron et Bruce			178,630 00	
Midland			168,350 00	
Montréal et Ottawa			100,000 00	
Nord			196,188 00	

N° 10.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
Gouvernement d'Ontario—*Fin.*	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Simcoe-Nord			83,300 00			
Ontario, Belmont et Nord			20,000 00			
Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			411,000 00			
Colonisation de Parry-Sound			148,500 00			
Port-Arthur, Duluth et Ouest			255,571 00			
Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			32,000 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac-Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241.276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		7,113,538 24		
Gouvernement de Québec.						
Baie-des-Chaleurs (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			988,546 00			
Jonction de Beauharnois			179,073 00			
Canada-Atlantique			200,000 00			
Grand-Oriental (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			156,0 0 00			
Grand-Nord			438,250 00			
Comté de Drummond			549,000 00			
Hereford			103,000 00			
International (maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.)			391,122 02			
Lac-Champlain et Jonction du Saint-Laurent			250,280 00			
Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Lac-Témiscamingue			340,806 00			
L'Assomption			3,675 00			
Lotbinière et Mégantic			87,500 00			
Basses-Laurentides			168,000 00			
Vallée de Missisquoi (maintenant Atlantique et Nord-Ouest C.C.P.)			228,000 00			
Colonisation de Montfort			73,500 00			
Jonction de Montréal et Champlain			150,000 00			
Montréal et Ottawa			129,710 00			
Montréal, Portland et Boston (maintenant Montréal et Ligne Provinciale)			231,122 00			
Montréal et Sorel (maintenant Rive-Sud)			226,645 00			
Montréal et Ouest			472,500 00			
Montréal et Lac-Maskinongé			87,750 00			

Montagne-d'Orford			154,000 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			665,620 00			
Vallée de l'Ottawa (maintenant Atlantique et Lac-Supérieur)			25,390 00			
Cie de chemin de fer et carrières de la Jonction de Philipsburg			25,720 90			
Jonction de Pontiac du Pacifique			536,000 00			
Pontiac et Renfrew			17,433 60			
Québec et Lac-Saint-Jean			2,533,000 00			
Québec-Central			1,055,648 14			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, y compris Rive-Nord	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			192,000 00			
Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)			444,000 00			
Saint-Laurent et Adirondack			65,216 00			
Témiscouata			241,500 00			
Comtés-Unis			210,000 00			
Waterloo et Magog (maintenant Atlantique et Nord-Ouest—C.C.P.)			92,000 00			
		3,722,956 00		12,409,007 58		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert (maintenant Salisbury et Harvey)			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			139,000 00			
Embranchement Chatham (maintenant partie du Canada-Est)			56,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud (maintenant Ligne Riveraine)			413,000 00			
Embranchement Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			99,708 90			
Nord et Ouest (maintenant Canada-Est)			344,000 00			
Elgin, Peticodiac et Havelock (maintenant Elgin et Havelock)			107,500 00			
Saint-Martin et Upham (maintenant Central du Nouveau-Brunswick)			145,600 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer			5,500 00			
Saint-Jean et Maine			880,000 00		300,000 00	
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup						
Saint-Louis et Richibouctou			21,000 00			
St-Stephen et Milltown			13,920 00			
Témiscouata			66,000 00			
Vallée de la Tobique			70,000 00			
				4,169,728 90		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Ligne de la Côte			288,000 00			
Vallée de la Cornwallis (maintenant dans le Dominion-Atlantic)			44,800 00			
Joggins (maintenant Cie de charbonnage et de chemin de fer du Canada)			35,200 00			
Midland de la Nouv.-Ecosse (ci-dev. Vallée de la Stewiacke et Lansdowne)			288,000 00			
Cie de fer, de houille et de ch. de f. de New-Glasgow (m. Cie d'aciérie N.-E.)			40,000 00			
Central de la Nouvelle-Ecosse			432,261 08			

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom de chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c,	$ c.
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse—*Fin.*						
Sud de la Nouvelle-Ecosse	.....	.....	307,200 00			
Springhill et Parrsboro (Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland)	.....	.....	173,650 00			
Cie de houille Dominion, Sydney et Louisbourg	.....	.....	87,808 00			
Comtés de l'Ouest (maintenant Yarmouth et Annapolis)	.....	.....	679,197 45	2,036,916 53		
Gouvernement du Manitoba.						
Canadien du Pacifique	.....	.....	237,377 50			
Manitoba et Nord-Ouest	649,934 27					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Pacifique-Nord du Manitoba	.....	.....	533,300 00	770,677 50		
Saskatchewan et de l'Ouest	50,000 00					
Winnipeg et Baie-d'Hudson (maintenant Grand-Nord de Winnipeg)	256,000 00	1,855,934 27				
Gouvernement de la Colombie-Britannique.						
Canadien du Pacifique	.....	.....	37,500 00	37,500 00		
Total, aide des gouvernements	.....	21,569,423 32	.....	165,215,010 42	.....	300,000 00

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1895.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
Ontario.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Deseronto	Cie de navig. de la Baie-de-Quinté				5,000 00		
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Saut-Ste-Marie			36,000 00			
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00			
					116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac-Huron				966,000 00		
Renfrew	Canada-Central, mainten. C. du P.					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	
							42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Sud			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00			
					322,500 00		
Saut-Sainte-Marie	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora				113,500 00		
Hawkesbury-Ouest	Comtés du Centre			15,000 00			
Vankleek-Hill	do			1,200 00			
Dalkeith	do			800 00			
Rockland	do			6,000 00			
Clarence	do			1,000 00			
					24,000 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00			
					93,500 00		

N° 10—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ville de Cobourg et autres municipalités	Cobourg, Northumberland et Pacif.						
Comté d'Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do de Wellington	do			135,000 00			
do de Waterloo	do			110,000 00			
do de Peel	do			75,000 00			
do d'Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do de Brampton	do			20,000 00			
do d'Ingersoll	do			10,000 00			
do d'Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Sarnia	do			16,000 00			
do Dresden	do			20,500 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
Township de Sombra	do			14,000 00			
do Woodhouse	Grand-Tronc, Baie-Georgienne et Lac-Erié			15,000 00	257,500 00		
Ville de Simcoe	do do			10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do do			10,000 00			
do do Nord	do do			} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do do						
Township d'Oxford-Est	do do			25,000 00			
do de Woodstock	do do			25,000 00			
Ville de Woodstock	do do			} 60,000 00			
do Stratford	do do						
Comté de Perth	do do			120,000 00			
Township de Mornington	do do			40,000 00			
do d'Elma	do do			10,000 00			
Ville de Listowel	do do			15,000 00			
Township de Wallace	do do			10,000 00			

Ville de Palmerston	do do			30,000 00		
Township de Minto	do do			25,000 00		
Ville de Harriston	do do			20,000 00		
Township de Normanby	do do			80,000 00		
do de Bentinck	do do			65,000 00		
do de Brant	do do			20,000 00		
do d'Elderslie	do do			45,000 00		
do d'Arran	do do			45,000 00		
do d'Amabel	do do			43,000 00		
do de Keppel	do do			32,000 00		
do d'Albemarle	do do			10,000 00		
Ville de Mount-Forest	do do			22,000 00		
Township d'Egremont	do do			60,000 00		
do de Glenelg	do do			20,000 00		
Ville de Durham	do do			32,000 00		
Ville d'Owen-Sound	Grand-Tronc, embr. d'Owen-Sound			75,000 00	929,000 00	
Township de Sarawak	do do			7,500 00		
do de Keppel	do do			3,000 00		
					85,500 00	
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00		
Village de Sterling	do			5,000 00		
Township de Rawdon	do			15,000 00		
do de Seymour	do			35,000 00		
do de Percy	do			8,000 00		50,000 00
do d'Asphodel	do					
					213,000 00	50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph		173,000 00			20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00		
Cité de Kingston	do do			318,000 00		
Village de Renfrew	do do			3,000 00		
Cité de Kingston et autres municipalités	Kingston, Smith's-Falls et Ottawa				491,000 00 361,500 00	
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00		
Village de Georgetown	do do			11,289 00		
Comté de Peel	do do			30,974 00		
do Simcoe	do do			354,007 00		
Ville de Collingwood	do do			12,084 00		
Township d'Innisfil	do do			22,592 00		
do de Woodhouse	do do			20,740 00		
do d'Adjala	do do			2,500 00		
do d'Essa	do do			2,500 00		
do de Tossoronto	do do			10,000 00		
do de Mulmur	do do			5,000 00		
Village d'Alliston	do do			8,000 00		
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00		
					599,805 00	
Cité d'Hamilton	Hamilton, Grimsby et Beamsville			20,000 00		
Township de Saltfleet	do do			3,000 00		
					23,000 00	

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Colchester-Sud	Lac-Erié et Rivière-Détroit			20,000 00			
do Garfield	do do			15,000 00			
Village de Kingsville	do do			10,000 00			
Township de Romney	do do			10,000 00			
Township de Tilbury-Est	do do			5,000 00			
do Raleigh	do do			10,000 00			
Village de Blenheim	do do			5,000 00			
do Ridgetown	do do			12,500 00	87,500 00		
Township de Gwillimbury-Est	Jonction du Lac-Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitchurch	do do			15,000 00			
Village de Leamington	Leamington et Saint-Clair, Canada-Sud			12,000 00	100,000 00		
Township de Mersea	do do			15,000 00			
Village de Comber	do do			6,000 00	33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25 000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do Wawanosh-E.	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine, do Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
Township de Thorah	Midland			50,000 00	311,500 00		
Ville de Port-Hope	do			30,000 00			

Townships d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00		
Ville d'Orillia	do			12,505 00		
Township de Tay	do			21,370 85		
Village d'Omemee	do			2,000 80		
Township de Mara	do			12,500 00		
Ville de Peterborough	do			4,000 00		
					144,870 85	
do Napanee	A prés. Kingston, Napanee et Ouest			30,000 00		
Village de Newburgh	do	do		7,500,00		
Township de Camden	do	do		30,000 00		
do Sheffield	do	do		15,000 00		
do Loughborough	do	do		5,000 00		
Cité de Kingston	do	do		75,000 00		
					162,500 00	
do Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00
Comté de Simcoe	do					200,000 00
Ville de Barrie	do			30,000 00		
do Orillia	do			12,500 00		
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00		
					241,980 00	390,000 00
Ville de Smith's-Falls	Ontario et Québec			25,000 00		
do Merrickville	do			10,000 00		
Township de Winchester-Ouest	do			15,000 00		
do Thamesford	do			2,500 00		
					52,500 00	
Ville d'Oshawa	Oshawa				5,000 00	
Cité d'Ottawa	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound			150,000 00		
Township de Huntley	do	do		4,392 00		
do Hagarty	do	do				2,000 00
					104,392 00	
Ville d'Arnprior	do	do				30,000 00
						32,000 00
do de Port-Arthur	Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest			25,000 00		
Municipalité de Neebing	do	do		15,000 00		
					40,000 00	
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00		
Township de Charlotteville	do			20,000 00		
do Walsingham-Sud	do			40,000 00		
					65,000 00	
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00				80,000 00
			80,000 00			
Ville de Thorold	do	do				20,000 00
						100,000 00
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00
Ville de Prescott	do	do	100,000 00			30,000 00
				300,000 00		90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00	
Township de Bayham	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			35,000 00		

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Malahide	Tilsonburg, Lac-Erié et Pacifique			4,000 00			
do Houghton	do do			3,000 00			
Ville de Tilsonburg	do do			10,000 00			
Village de Vienna	do do			3,000 00			
					55,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do de Markham	do do			30,000 00			
do d'Uxbridge	do do			50,000 00			
do de Scott	do do			10,000 00			
do de Brock	do do			50,000 00			
do d'Eldon	do do			44,000 00			
do de Bexley	do do			15,000 00			
do de Somerville	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville d'Uxbridge	do do			2,000 00			
					388,500 00		
Township d'Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
do de Caledon	do do			45,000 00			
do de Mono	do do			45,000 00			
do d'Amaranth	do do			30,000 00			
do d'Arthur	do do			35,000 00			
Ville d'Orangeville	do do			15,000 00			
do de Mount-Forest	do do			20,000 00			
Cité de Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			
Ville d'Owen-Sound	do do			5,000 00			
Township de Minto	do do			15,000 00			
do de Howick	do do			35,000 00			
do de Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Village de Teeswater	do do			5,000 00			
Township de Culross	do do			38,000 00			
do de Turnbury	do do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Brantford	Toronto, Hamilton et Buffalo, y compris Brantford, Waterloo et Lac-Erié			25,000 00		25,000 00	

Ville d'Oakland	do	do		9,000 00		
do de Waterford	do	do		5,000 00		
Cité d'Hamilton	do	do		225,000 00		
Township de Grimsby-sud	do	do		4,000 00		
					268,000 00	25,000 00
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00		
Village de Fenelon-Falls	do			25,000 00		
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00		
County de Haliburton	do			54,000 00		
					186,000 00	
Township de Woolwich	Jonction de Waterloo			28,000 00		
Section de Peel	do			7,000 00		
Village d'Elmira	do			10,000 00		
do de Saint-Jacob	do			2,000 00		
					47,000 00	
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00		
Peel	do	do		40,000 00		
Elora	do	do		10,000 00		
Maryboro'	do	do		40,000 00		
Nichol	do	do		10,000 00		
Wallace	do	do		35,000 00		
Minto	do	do		65,000 00		
Bruce	do	do		278,000 00		
Howick	do	do		20,000 00		
Listowel	do	do		15,000 00		
Grey	do	do		35,000 00		
Elma	do	do		30,000 00		
Morris	do	do		30,000 00		
W. Wawanosh	do	do		18,000 00		
Ashfield	do	do		10,000 00		
Turnbury	do	do		28,000 00		
Kincardine	do	do		8,000 00		
					682,000 00	
London	Pacifique d'Ontario-Ouest				25,000 00	
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00		
Township de Whitby	do	do		15,000 00		
do Reach	do	do		30,000 00		
do Scugog	do	do		2,000 00		
Comté de Victoria	do	do		85,000 00		
Village de Port-Perry	do	do		20,000 00		
Manufacturing Co	do	do		94 93		
					222,094 93	
QUEBEC.			553,000 00		10,069,142 78	749,500 00
Caplin	Baie-des-Chaleurs			5,000 00		
New-Richmond	do			6,000 00		
Maria	do			6,000 00		
Carleton	do			6,000 00		
Nouvelle et Shoolbred	do			6,000 00		

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Suite.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
New-Carlisle	Baie-des-Chaleurs			6,000 00			
Paspébiac	do			3,000 00			
Hamilton	do			2,500 00			
					40,500 00		
Farnham	Canadien du Pacifique				20,000 00		
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 0		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand-Oriental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand-Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
Comté de Compton	International, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.				6,000 00		225,000 00
Saint-Pie	Lac-Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ville de L'Assomption	L'Assomption				1,500 00		
Cité des Trois-Rivières	Basses-Laurentides						25,000 00
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la R.-Noire, maint. Atlant. et N.-O., C.C.P.					25,000 00	65,000 00
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Stukely-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
							85,000 00
Ormston, etc	Montréal et Jonction de Champlain – Grand-Tronc			10,000 00			
Saint-Constant	do			1,800 00			
Sainte-Philomène	do			2,820 00			
Laprairie	do			1,904 00			
Huntingdon	do			3,000 00			

Saint-Isidore	do			1,500 00			
Dewittsville	do			750 00			
					21,774 00		
Municipalité de Rigaud	Montréal et Ottawa			2,000 00			
Paroisse de Rigaud	do			800 00			
Pointe-Fortune	do			2,500 00			
					5,300 00		
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Comté de Pontiac	Jonction du Pacifique à Pontiac			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Village de Saint-André	Vallée de l'Ottawa				10,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec-Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Township de Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac-Saint-Jean					450,000 00	
Ville de Chicoutimi	do do				12,000 00		450,000 00
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem-d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)					50,000 00	
Township de Brome	do do					50,000 00	
do Sutton	do do					63,000 00	
do Potton	do do					25,000 00	
do Farnham	do do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do do					5,000 00	
do do Est	do do					5,000 00	
do Waterloo	do do					30,000 00	
do Drummondville	do do					15,000 00	
Comté de Drummond	do do					90,000 00	
Township de Wickham	do do					10,000 00	
do Saint-Germain	do do					15,000 00	

N° 10.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités.—*Fin.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
QUÉBEC—*Fin.*		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Township de Sorel	Sud-Est (maintenant Montréal et Atlantique)					40,000 00	
Village d'Actonvale	do do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do do					15,000 00	
Township de Roxton	do do					20,000 00	
do Shefford	do do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do do					10,000 00	
							528,000 00
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog, maintenant Atlantique et Nord-Ouest, C.C.P.					15,000 00	
							15,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.			2,434,000 00		482,074 00		1,393,000 00
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert, maint. Salisbury et Harvey			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Saint-Jean	Canadien du Pacifique				40,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté d'York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand-Sud, maint. Ligne Riveraine.	2,000 00					
do Pennfield	do do	500 00					
Lepréau	do do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lyndon	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick, maintenant Canada-Est		20,000 00				
Paroisse d'Elgin	Elgin, Petitcodiac et Havelock				13,000 00		

Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine						60,000 00
			23,000 00		273,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ÉCOSSE.							
Comté de King	Vallée de la Cornwallis				27,685 00		
Comtés de Yarmouth, Digby et Annapolis.	Comtés de l'Ouest, maintenant Dominion-Atlantique				150,000 00		
Comté de Pictou	Cie de fer, de houille et de ch. de fer de New-Glassgow				4,000 00		
do Shelburne	Sud de la Nouvelle-Ecosse			50,000 00			
do Queen	do			25,000 00			
do Lunenburg	do			5,000 00			
					80,000 00		
MANITOBA.					261,685 00		
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Selkirk	do do			35,000 00			
Township de Saint-André	do do			35,000 00			
Ville de Morris	do do			100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville de Portage-la-Prairie	do do			50,000 00			
do Minnedosa	do do			30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat	do do			20,000 00			
do Birtle	do do			40,000 00			
do Strathclair	do do			600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest				10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES DU NORD-OUEST.							
Qu'Appelle	Montagne-de-Bois et Qu'Appelle				25,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités, le 30 juin 1896.

SOMMAIRE.

—	Prêt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand total.	
Gouvernements.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fédéral	15,964,533 05		138,145,441 67				154,109,974 72	
Ontario	26,000 00		7,306,538 24				7,332,538 24	
Québec	3,722,956 00		12,409,007 58				16,131,963 58	
Nouveau-Brunswick			4,169,728 90		300,000 00		4,469,728 90	
Nouvelle-Ecosse			2,376,116 53				2,376,116 53	
Manitoba	1,855,934 27		770,677 50				2,626,611 77	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		21,569,423 32		165,215,010 42		300,000 00		187,084,433 74
Municipalités.								
Ontario	513,000 00		10,069,142 78		749,500 00		11,331,642 78	
Québec	2,434,000 00		482,074 00		1,393,000 00		4,309,074 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		273,500 00		60,000 00		356,500 00	
Nouvelle-Ecosse			261,685 00				261,685 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			25,000 00				25,000 00	
		2,970,000 00		11,744,501 78		2,202,500 00		16,917,001 78
		24,645,523 32		176,959,512 20		2,502,500 00		204,001,435 52

PARTIE VII.

RAPPORT DE LA COMMISSION AMÉRICAINE DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION

RAPPORT DE LA COMMISSION AMÉRICAINE DES VOIES DE GRANDE NAVIGATION.

Le 8 février 1895, le sénateur William F. Vilas présenta la résolution conjointe suivante, autorisant une enquête préliminaire au sujet des voies de grande navigation entre l'océan et les grands lacs, et pourvoyant à la nomination de commissaires à cette fin :

" *Résolu par le sénat et la chambre des représentants des Etats-Unis d'Amérique assemblés en congrès,* Que le président des Etats-Unis est autorisé à nommer, immédiatement après l'adoption de la présente résolution, trois personnes qui auront le pouvoir de se réunir et de conférer avec toute semblable commission que le gouvernement de la Grande-Bretagne ou du Canada pourrait nommer, et qui devront s'enquérir et faire rapport s'il est possible de construire des canaux qui permettent aux navires du commerce maritime d'aller et venir entre les grands lacs et l'océan Atlantique, à l'aide d'une suffisante quantité d'eau pouvant être contrôlée et continuellement utilisée; indiquer les endroits où ces canaux pourraient être le plus convenablement placés, et leur coût probable, avec prévisions en détail; et, dans le cas où quelque partie du réseau serait construite en territoire canadien, quels règlements, ou conventions de traité, seront nécessaires entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne pour que le peuple de ce pays ait en tout temps librement accès à ces canaux; et généralement exposer tous les faits et considérations nécessaires se rapportant à l'établissement et à l'usage de voies de grande navigation entre les grands lacs et l'océan Atlantique.

Les commissaires ainsi nommés serviront sans rémunération aucune, mais leurs frais de voyages réels et autres dépenses nécessaires, n'excédant pas dix mille dollars en tout, leur seront payés, et à cette fin est par le présent affectée la dite somme de dix mille dollars ou ce qu'il pourra en falloir. Le président pourra, à son gré, nommer un officier de la marine des Etats-Unis ou de l'armée l'un des dits commissaires."

Cette résolution ayant passé au sénat (*S. Res.* 130), M. Wise en fit l'objet d'un rapport favorable du comité du commerce entre Etats et étranger à la chambre; puis elle fut incorporée dans le *Sundry civil appropriation bill* et devint loi le 2 mars 1895 (*U. S. Pub. Doc.* 122, *p.* 44). Le 4 novembre, le président annonça que conformément à la loi il avait nommé commissaires James B. Angell, d'Ann-Arbor, Mich.; John E. Russell, de Leicester, Mass., et Lyman E. Cooley, I.C., de Chicago, Ill.

Peu après le gouvernement nomma commissaires : Oliver A. Holland, M.P.P., de Toronto; Thomas C. Keefer, I.C., d'Ottawa, et Thomas Monro, I.C., de Coteau-Landing.

La commission des Etats-Unis se réunit à Détroit le 13 janvier 1896, et s'organisa avec M. Angell pour président et M. Russell pour secrétaire. Cette date et ce lieu de réunion avaient été choisis à cause de l'assemblée annuelle de la société des voituriers des lacs (*Lake Carriers Association*). Une semaine se passa à recevoir le témoignage des armateurs, patrons et marchands présents à cette assemblée.

Le 18 janvier eut lieu une assemblée conjointe des commissions américaine et canadienne.

La commission américaine a, dans la limite de ses moyens, élaboré un plan de l'ouvrage à faire pour atteindre le but de la loi. Les pièces à l'appui de rapports détaillés, les dessins, les cartes et le rapport sur les études techniques montreront ce qui a été fait. Les matériaux découverts partout où les recherches ont porté sont de bien plus grande importance qu'on ne le conjecturait, et la commission s'est trouvée directement portée à soumettre des recommandations au sénat.

La commission canadienne a fournis tous les documents (dont beaucoup de grande importance) que contenaient les bureaux publics du dominion; elle a cordialement répondu à toutes les demandes de renseignements, et elle a fait sur la route du lac Saint-François au lac Champlain par la rivière Richelieu, des études dont les

résultats ont été soumis à notre commission. L'examen de la statistique du mouvement de navigation des lacs—mouvement qui augmente avec une rapidité dont ne se rendent guère compte que ceux qui y prennent part—doit porter l'homme d'Etat à poser la question et voir quelle aide le gouvernement peut prêter pour développer un commerce intérieur d'un tel avantage direct pour tout le pays.

Les plus profonds changements économiques des temps modernes ont été amenés par les améliorations du transport. Celles-ci ont commencé par de petits canaux, pour se continuer plus tard (dans la première moitié du siècle) par la construction de chemins de fer, et ont toujours été en augmentant jusqu'à l'époque actuelle.

La voie ferrée de nos jours est au transport d'il y a trente ans à peu près ce que celui-ci était à la diligence et à la voiture de roulage du premier quart du siècle. L'emploi général de l'acier a donné au transport par chemin de fer une efficacité et une sûreté qui dépassent de beaucoup même les prédictions des enthousiastes. D'un autre côté, on peut dire que l'utilisation du même métal dans la construction des navires date de 1878, puisque cette année-là moins de 2 pour 100 d'acier sont entrés dans la construction des bâtiments de mer en Angleterre. De moindres inventions dans le perfectionnement des machines à vapeur marines et des locomotives ont accompagné les changements plus grands, et ont eu pour résultats d'affecter les moyens d'existence et les échanges de l'univers entier, et d'élargir grandement la ligne de séparation entre les peuples qui font des progrès et ceux qui n'en font pas.

On peut dire que dans la première partie du siècle chaque pays dépendait de sa propre agriculture pour la subsistance de sa population ; les états ou les sociétés isolés par la distance ou par des chaînes de montagnes pouvaient souffrir de la famine. La valeur d'un boisseau de blé récolté dans le lointain ouest du lac Supérieur et maintenant consommé par des fileurs de coton dans le Lancashire, à 5,000 milles du champ de sa production, pouvait être absorbée par un charroi de 100 milles.

Aujourd'hui les provisions réunies de l'univers constituent l'offre visible de tous les jours ; on en connaît la quantité dans toutes les villes, et l'on est parfaitement au fait de son accessibilité.

En 1869 eut lieu l'ouverture du canal de Suez, qui amena l'Est en concurrence avec la civilisation occidentale en réduisant à 30 jours un voyage de 6 à 8 mois, annihilant virtuellement la valeur de la flotte de bâtiments à voiles précédemment employée, et imposant la nécessité de raccorder d'anciens systèmes de distribution ainsi que le capital et le travail s'y rattachant.

Une partie de l'effet qu'a eu cette redistribution du commerce du monde sur les affaires de ce pays peut se voir dans la réduction d'environ 75 pour 100 des prix de transport pour le grain, et dans le fait que de 1881 à 1885 l'Inde a pu jeter sur les marchés de l'Europe à peu près 34,000,000 de boisseaux de blé par année. On peut juger de l'importance du changement où trouble commercial dans la réduction des valeurs par le fait que le commerce de l'Inde avec l'étranger, qui en 1869 s'élevait à $527,000,000, était tombé à $50,000,000 cinq ans après, mais avait tellement augmenté de volume qu'il exigeait, en bâtiments à vapeur, une augmentation de tonnage de 250,000 tonnes, équivalent à 500,000 tonnes de bâtiments à voiles.

On ne peut que se livrer à des conjectures sur l'avenir de ce commerce entre le nouveau monde et les nations orientales, activé par l'adoption de meilleures méthodes de production et l'aiguillon de l'ambition.

La concurrence que nous avons eu à soutenir en agriculture de la part de l'Inde a récemment été rendue plus intense par l'entrée en scène des Etats naissants du sud de notre continent sur les marchés du monde. Ces circonstances, qui changeront seulement dans la direction qu'elles ont prise, nous invitent fortement à examiner de quelle manière nous pourrions alléger les fardeaux de notre classe agricole et marcher de pair avec les progrès du monde en rendant notre transport intérieur plus facile et en en diminuant le coût.

La réduction des prix de transport par chemin de fer paraît avoir atteint sa limite ; il reste à voir s'il ne serait pas possible d'étendre la navigation des lacs jusqu'à l'océan au moyen d'un canal praticable pour les navires ; car bien que le développement de nos voies de communication naturelles par eau n'ait encore guère

dépassé ce qu'une généreuse nature les a faites, et qu'il soit susceptible d'une immédiate et vaste extension, le peu qu'elles tiennent de nous a été d'un énorme profit.

La chaîne des grands lacs, avec une surface liquide de 95,965 milles de superficie, une aire de bassin de 312,365 milles en superficie, et un littoral de 3,075 milles dans les limites des Etats-Unis, nous offre une navigation d'eau douce de grand fond dont on ne saurait dire exactement l'étendue, tant elle augmente vite.

Si dans un calcul enthousiaste on la place à un chiffre trop élevé, la calme statistique rattrappe bientôt l'exagération.

Le littoral des lacs confine à neuf Etats contenant plus d'un tiers de notre population, et sur ses ports sont six grandes villes d'une population collective de 3,000,000 d'âmes, avec des centaines de petites villes qui grandissent rapidement. L'accroissement de navigabilité produit par le canal Welland, au moyen duquel des bâtiments du port de 1,700 tonneaux peuvent passer au lac Ontario et ensuite se rendre à Ogdensburg (situé à 1,235 milles de Duluth), l'agrandissement et l'approfondissement des ports ainsi que des passes qui y mènent, et la construction de puissantes écluses à fonctionnement rapide au Sault-Sainte-Marie, tout cela a donné de tels résultats commerciaux que toute proposition de perfectionnement sur une plus grande échelle ne saurait manquer d'être regardée d'un bon œil.

Les Etats-Unis ont dépensé à peu près $12,000,000 pour élargir et approfondir les passes des lacs, et l'histoire de la navigation n'offre pas d'exemple du rapide développement que cette aide a rendu possible. Ce sont les écluses de Sainte-Marie et l'approfondissement des passes qui ont rendu possible le transport du minerai de fer des bords du lac Supérieur, qui est le principal objet du trafic. L'importance de cette industrie, encore dans son enfance, est inappréciable.

Les plus riches minerais de fer sont maintenant délivrés le long d'un littoral de 1,000 milles, parsemé de villes manufacturières, ce qui a pour effet de rendre le fer et l'acier moins chers qu'en aucune autre partie du monde. Le développement de cette industrie a opéré une révolution guère moins importante que les agrandissements de ports, de passes et d'écluses dans la construction de navires des lacs.

A mesure que la vapeur a remplacé les voiles, ainsi le fer et l'acier ont pris la place du bois, et il n'y a pas de partie du bord de la mer où l'on puisse construire des bâtiments à aussi bas prix que dans les chantiers des lacs. Ces entrepreneurs constructeurs sont restreints à leurs propres rives ; s'ils n'étaient pas enfermés dans leurs mers d'eau douce, ils pourraient faire concurrence aux constructeurs du monde entier.

Un tableau montrant le trafic des écluses de Sault-Sainte-Marie pour dix ans fera mieux comprendre l'accroissement de tonnage et de fret :

Année.	Nombre de navires.	Tonnage.	Tonnes de fret.	Année.	Nombre de navires.	Tonnage.	Tonnes de de fret.
1885	5,380	1,035,937	3,256,628	1891	10,191	8,400,685	8,888,759
1886	7,424	4,219,397	4,527,759	1892	12,580	10,647,203	11,214,333
1887	9,355	4,897,598	5,494,649	1893	12,008	8,949,754	10,796,572
1888	7,803	5,130,659	6,411,433	1894	14,491	13,110,366	13,196,860
1889	9,579	7,221,935	7,516,022	1895	17,956	16,806,781	15,962,580
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1896	18,615	17,249,418	16,239,061

La valeur approximative du fret en 1895 a été de $159,575,130.

En 1864 le canal du Sault Sainte-Marie a été ouvert 234 jours, soit 10 de plus que le temps moyen. Par le canal de Suez ont passé 3,352 navires d'un tonnage collectif de 8,039,105 tonnes, soit de 5,071,261 de moins que celui des bâtiments passés par le canal qui relie les lacs inférieurs au lac Supérieur.

La somme de fret passée par ce dernier canal en 234 jours a égalé 13-6 pour 100 de toutes les marchandises transportées par tous les chemins de fer des Etats-Unis durant l'année entière.

En 1889 feu M. George H. Ely publia un calcul estimatif du mouvement du commerce par la rivière Détroit. Suivant lui, il était trois fois plus grand que le commerce étranger du port de New-York. Il dépassait de 10,000,000 de tonnes le commerce étranger collectif de tous les ports de mer des Etats-Unis, et était de 3,000 tonnes de plus que le commerce étranger et le cabotage de Londres et Liverpool réunis. A l'assemblée annuelle de la Société des Voituriers des Lacs, tenue à Détroit en janvier 1896, il a été dit qu'en 1895 le tonnage par mille des navires passés à Détroit avait été approximativement placé au chiffre de 22,395,251,250. Le coût par tonne et par mille avait été de 0·85 d'un mille, et l'on disait que le nombre de tonnes nettes de fret transportées s'était élevé à 29,860,335.

On peut en partie juger de l'effet de cet énorme commerce sur l'accroissement de la fabrication par le développement de Cleveland. Cette ville, située à l'embouchure de la rivière Cuyahoga, presque au bout inférieur de la grande navigation entre Duluth et Buffalo, avait une population d'environ 80,000 âmes en 1876. On ne s'attendait pas à ce qu'il y eut là un développement spécial d'affaires, mais l'approfondissement des passes des lacs à créé un commerce de minerai et de houille qui a porté la population de Cleveland à 350,000 âmes, et ses chantiers de construction de navires rivalisent avec les plus affairés du monde dans leur activité.

L'accroissement des affaires à Buffalo en fait de réception, d'emmagasinage et d'expédition de grain et de bois, de construction de navires et de fabrication générale est chose que tout le monde connaît. Cette ville peut être regardée comme le point terminus oriental de la grande navigation et reçoit une large part du grain à destination de la mer. Pour l'exportation et la distribution, Duluth, Superior, Chicago, Milwaukee et Toledo envoient toutes la plus grande partie de leur grain et de leur farine à Buffalo. Le tableau des réceptions de grain à Buffalo égale presque les exportations totales de grain de tous les ports des Etats-Unis. En comptant la farine par boisseaux les arrivages ont été comme il suit pour les trois dernières années, savoir:—

1893	187,235,160
1894	160,968,095
1895	162,988,842

A Buffalo il faut rompre charge, élever le grain et le transférer à des wagons de chemin de fer ou à des barques de canal, et la chose se répète avec autant de frais à New-York.

Le fret de lac du point le plus éloigné des lacs Supérieur et Michigan à Buffalo est de 1 à 1½ cent le boisseau, et le fret d'océan est d'à peu près 3 cents en moyenne, ce qui fait de 4 à 4½ cents pour le transport de grande navigation de 4,000 milles. Le coût entier de Chicago ou de Duluth en Europe est de 9 à 10 cents pour un boisseau de blé. Donc, plus de la moitié de ce coût est en frais d'élévateurs, commissions et fret de canaux, auxquels il faut ajouter le déchet.

Le transport d'un baril de farine de Duluth à New-York coûte deux fois autant que de New-York en Europe, bien que la dernière distance soit plus du double de la première.

Si un vapeur d'outre-mer pouvait partir d'un port des grands lacs pour l'Europe, il économiserait le temps et la dépense nécessaires pour rompre charge à deux postes intermédiaires, et les frais de transport seraient à peu près la moitié de ce qu'il sont maintenant. Un pareil navire pourrait transporter sa cargaison depuis l'extrémité est du lac Erié jusqu'à l'océan à raison de pas plus d'un cent le boisseau pour la distance de plus par eau.

En 1885, les Etats-Unis étaient la principale source d'approvisionnement de blé pour combler le déficit sur les marchés du monde, malgré que l'ouverture du canal de Suez en 1869 eut amené l'Inde en concurrence avec nous, et que le gouvernement britannique des Indes orientales eut, au moyen de chemins de fer, de canaux et d'irrigation, grandement stimulé la culture du blé. De 1881 à 1885, l'exportation moyenne de grain et de farine des Etats-Unis a été de 122,157,043 boisseaux. Dans la même période l'offre moyenne de la part de nos concurrents a été la suivante:—

Canada	2,906,218
République Argentine	2,015,118
Uruguay	77,296
Russie	76,189,773
Inde	34,580,707

Cinq ans plus tard il s'était produit des changements du plus fâcheux présage. L'offre du monde entier avait grandement augmenté, les prix étaient beaucoup plus bas, et la concurrence venait d'un côté imprévu.

De 1891 à 1895 les pays d'exportation ont jeté sur les marchés les quantités suivantes de blé et de farine, savoir :—

	Boisseaux.
Les Etats-Unis	171,731,480
Le Canada	10,196,601
La République Argentine	34,617,381
L'Uruguay	1,619,489
La Russie	105,581,617
L'Inde	29,251,323

Voilà qui accuse, pour les années de 1891 à 1895, une augmentation moyenne annuelle de 114,000,000 de boisseaux sur les années de 1881 à 1885. Les Etats-Unis et la Russie se partagent presque le percentage de cette augmentation. L'Inde baisse. Le Canada triple sa production de surplus, et de la partie sud du continent vient une nouvelle et menaçante concurrence qui envahit rapidement le marché.

Cette nouvelle perspective paraît encore plus fâcheuse si nous examinons la production de ces dernières années. L'année 1891 a été une année de blé extraordinaire mais sans uniformité. En Europe la récolte a en partie manqué. En Russie elle a été excessivement faible, et la classe agricole a souffert, tandis que la récolte des Etats-Unis a été la meilleure qu'on y eut jamais eue, avec demande active et prix fermes. Cette année-là la récolte de la confédération Argentine a été de 36,000,000 de boisseaux, et celle de l'Uruguay de 3,000,000; mais en 1895 la récolte de la république Argentine a monté à 75,000,000 et celle de l'Uruguay à 10,000,000 de boisseaux, dont 6,000,000 disponibles pour l'exportation.

En même temps que les bulletins de moisson de la présente année indiquent que nos concurrents du sud sont exposés, comme nous, à des saisons variables et même désastreuses, leur rang sur le marché est établi et leur production de blé et de maïs va indubitablement beaucoup augmenter. Quand ils en auront d'abondantes récoltes, il nous faudra faire face à de très bas prix. L'empire russe travaille sans relâche à mettre ses lointains champs de grain en communication avec la côte, et de ce côté-là la concurrence augmentera sans doute au lieu de diminuer.

Il y a quelques années les produits agricoles et le bois de service constituaient les cargaison de la marine des lacs, mais il a surgi, par suite des récentes découvertes de minerai de fer dans la région du lac Supérieur, une nouvelle industrie qui, dans de bonnes conditions de transport, promet d'accomplir des changements économiques d'une grande portée.

Les trois quarts du minerai de fer provenant de ces découvertes ont été produits dans le cours des dix dernières années, et l'on estime que le capital intéressé dans les mines et le transport du minerai s'élève aujourd'hui à $234,000,000. On peut voir dans la statistique de 1892 quelle est la proportion de cette récente industrie par rapport à celle du fer en ce pays. Cette année-là il a été extrait 16,036,043 tonnes de minerai, dont la région du lac Supérieur a fourni 9,564,388 pour sa part. Mais si l'on tient compte du fait que ces minirais surpassent en richesse les minerais de toute autre partie du pays, la proportion de valeur est bien plus grande que ne l'accuse le poids. On entend constamment parler de nouvelles découvertes, et les dépôts sont d'accès si facile qu'il y aurait moyen de subvenir à toute demande possible. La rapidité du développement de cette industrie dans son enfance semble établir que si nous avions accès à l'océan par une voie de navigation praticable nous pourrions non seulement contrôler notre propre commerce de fer et d'acier, mais entrer en concurrence avec les autres pays sur n'importe quel marché. Quelques-unes de nos grandes usines de

fer et d'acier sont au bord de la mer et importent des minerais étrangers, vu que la basse valeur du minerai de fer en proportion de son poids ne leur permettrait pas de payer des frais de transport par chemin de fer sur les minerais de la région du lac Supérieur. La position de ces usines des côtes est semblable à celle de la même industrie dans la Grande-Bretagne et en Allemagne. Les minerais de ces pays ne sont pas propres à la fabrication de l'acier Bessemer, et depuis un certain nombre d'années leurs fourneaux se sont approvisionnés aux mines du nord de l'Espagne, qui, autant qu'on sache, offrent les seuls minerais accessibles d'Europe, dont la pureté et la richesse peuvent se comparer à celles du minerai de notre région des lacs.

Aujourd'hui les maîtres de forges d'Europe sont en présence du fait qu'on s'aperçoit que les dépôts espagnols s'épuisent rapidement. Ces dépôts vont fournir, cette année, 6,000,000 de tonnes de minerai, dont les quatre cinquièmes iront à l'Angleterre. Au train dont on y va, et avec les prix du minerai montant à mesure que la quantité en diminuera, les mines de la région de la Biscaye seront épuisées dans dix ans. Les autres mines de l'Espagne sont sur la Méditerranée, et sont de petits dépôts situés à environ 100 milles de la côte.

Une autre ressource possible est dans les mines de la Suède centrale et septentrionale. Les minerais qu'on en tire sont d'une grande pureté mais pauvre en métal, et il faut les transporter sur une grande distance par chemin de fer, de sorte qu'ils reviennent trop chers.

Cette condition de la fabrication européenne indique que bientôt nos maîtres de forges pourront vendre leur fer et leur acier sous toutes formes dans n'importe quelle partie du monde. Avec une voie de grande navigation jusqu'à l'océan, les minerais dont on a besoin sur l'Atlantique pourraient être fournis à l'exclusion des minerais étrangers, l'industrie du fer et de l'acier du pays serait égalisée, et notre pays approvisionné aux plus bas prix—ce qui aurait pour effet d'agrandir le champ d'opération du capital et de l'industrie, et, en somme, d'accroître la prospérité. En même temps, les hauts-fourneaux et les laminoirs des lacs pourraient produire du fer et de l'acier qui, transportés par eau, envahiraient irrésistiblement les marchés de l'univers.

Il y aurait moyen de développer largement les observations qui précèdent sur le commerce actuel des lacs.

Nous annexons au présent rapport, comme en faisant partie, le rapport de M. Cooley sur le travail technique qui s'est fait sous sa surveillance immédiate, accompagné de certains rapports et dessins détaillés qui sont rangés en trois séries de documents.

La série A se compose de profils et de cartes de routes d'eau avec textes explicatifs, y compris les profils n°s 1 à 14 inclusivement, deux cartes, un rapport général et deux rapports spéciaux. Cette catégorie comprend les différentes routes qui ont été étudiées et recommandées par les diverses influences, et embrasse de fait les renseignements utiles. Pour les réunir et mettre en ordre on a eu recours à toutes les sources d'informations, telles que levés et études faits par les deux gouvernements, par les autorités des Etats et des provinces, par des corporations et par des particuliers. Il a été jugé nécessaire de faire, sur le terrain même de la route Mohawk et de la partie de la route Saint-Laurent-Champlain s'étendant du lac Ontario au lac Champlain, des études particulières qui sont l'objet de rapports spéciaux. On n'a pas voulu définir de projets, l'exposé se bornant à la configuration caractéristique du sol d'après une échelle uniforme pour les fins de comparaison.

La série B se compose de cinq sujets principaux, illustrés d'une carte et de sept diagrammes ayant pour but de développer les considérations affectant des intérêts riverains d'une importance sans exemple, et les conditions limitant la capacité et la nature des travaux. Le premier sujet passe en revue les données concernant les réprésentations en projection verticale et les plans de niveau, auxquels se rapportent toutes les pièces d'archives et tous les plans. Le deuxième montre les variations de niveau des différents lacs et du Saint-Laurent depuis 1860 jusqu'au mois d'octobre 1896, et est accompagné de tableaux complets et de diagrammes indiquant graphiquement le résultat des observations avec ses importantes conséquences. Une discussion de ces données détermine, pour toutes les nappes d'eau en question, un certain

plan de niveau commun, ou d'étiage régulateur, auquel ont été rapportés tous les profils et toutes les hauteurs d'eau. La nécessité de quelque point de repère commun s'impose dans l'entreprise de tout système de travaux étendu et de grande portée.

Le troisième sujet est illustré par une carte générale des bassins, et on l'a soigneusement préparé en puisant aux sources originelles dans le but de mieux déterminer les nappes d'eau avec ce qui y afflue réellement depuis la ligne de partage. La commission canadienne de géologie a coopéré à ce travail en déterminant la ligne peu connue de partage des eaux à travers les hautes terres du Canada.

Le quatrième sujet est l'effet des tempêtes sur le lac Erié et a une très importante portée sur toute proposition ayant pour but le contrôle du niveau de ce lac et le projet d'un canal de là au lac Ontario. Les moyens disponibles n'ont pas permis d'étendre cette étude aux autres lacs, où, toutefois, les phénomènes sont moins caractéristiques et moins significatifs dans leur portée pratique.

Le cinquième sujet a exigé de grandes recherches, et bien qu'il n'ait pas été épuisé, les résultats sont précieux comme indice de ce qu'étaient les eaux dans les différents lacs avant que la colonisation n'eut sérieusement dérangé la ligne de partage. Il y a lieu d'en conclure que les extrêmes variations de niveau d'eau étaient plus prononcées alors que de nos jours.

Les ressources de la commission ne lui ont point permis de s'occuper des importantes questions de la pluie et du débit des lacs ainsi que du rapport entre les deux et avec les niveaux des lacs, et les données relatives au débit sont très maigres.

La série C devait embrasser les sujets portant le plus directement sur la nature et l'utilité des travaux, mais comme l'étude de ces sujets a naturellement suivi le développement de ceux qui les précédaient, le travail de la commission a fait peu de progrès, sauf en ce qui se rapporte au temps des glaces. Ce travail comprend de nombreuses comparaisons de résultats, en forme de tableaux, pour différentes périodes, sur les cours d'eau et les lacs des Etats-Unis et du Canada, et les particularités les plus significatives de leur portée sur les routes d'eau sont en partie présentées dans cinq diagrammes. Le sujet est tiré de matières dont la plus grande partie ont été pour la première fois puisées à des sources originelles, et se trouve à fournir des indications systématiques et conséquentes bien au delà de toute attente, eu égard au caractère varié des observations primitives et à la diversité des motifs qui ont poussé des particuliers à consigner ces observations. Une très volumineuse correspondance a conduit à la conclusion qu'il y aura moyen d'obtenir une statistique substantiellement complète d'un assez grand nombre de points pour projeter des cartes générales de la glace et de ses variations en largeur et hauteur, avec l'état des eaux, et l'on ne saurait trop estimer l'importance économique et scientifique d'un pareil travail.

On estime que ces documents généraux sont importants, et qu'il faudrait les publier en entier à titre de renseignements primaires pour le grand nombre de gens qui s'occupent des questions traitées ou désirent les étudier.

RÉSUMÉ DES DÉDUCTIONS.

Les principales déductions à tirer du travail de la commission sont présentées dans le résumé suivant.

Elles sont d'essai en partie, ne tiennent pas compte de la frontière, et ont pour but de présenter comme conséquence logique les principaux motifs qui déterminent un choix de routes et la nature d'une entreprise ainsi que sa portée indirecte.

1. La route principale.

1. Toutes les routes sont supposées partir du fond du lac Michigan à Chicago, et du fond du lac Supérieur à Duluth-Supérieur, pour arriver à un raccordement dans le lac Huron après avoir passé par le lac Michigan et le détroit de Mackinac et par le lac Supérieur et la rivière Sainte-Marie, respectivement. Toutes les routes de grande navigation vers la mer à l'est sont restreintes à deux voies : le fleuve Saint-

Laurent, de Montréal au golfe Saint-Laurent du côté nord, et la rivière Hudson, de Troy à l'océan Atlantique à New-York.

2. Diverses influences ont préconisé différentes routes depuis le raccordement du lac Huron jusqu'à Montréal et Troy. Ce sont:—

(*a*) La route naturelle par le lac Erié, le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, et par le lac Champlain jusqu'à Troy, avec une ligne alternative depuis le lac Ontario jusqu'à Troy par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk. Une alternative de la route du lac Erié est la ligne directe par la baie Georgienne jusqu'au lac Ontario à Toronto.

(*b*) La route d'Ottawa par la rivière des Outaouais et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal et par le lac Champlain jusqu'à Troy. Cette ligne laisse les lacs Erié et Ontario de côté.

3. La ligne de la Baie Georgienne n'est pas regardée comme une alternative utile pour la route du lac Erié:—

(*a*) Le travail de construction est beaucoup plus sérieux, et la même dépense donnera à la route du lac Erié une capacité qui fera plus que compenser l'économie de distance.

(*b*) La quantité d'eau est limitée pour une navigation de premier ordre, le faîte de partage étant mis à contribution dans les deux directions, ce qui demande des écluses de moyenne chute. L'excès d'éclusage, le nombre des écluses, et la somme de ligne navigable restreinte augmentant pour le commerce la longueur ou la durée du trajet, l'économie de distance étant plutôt apparente que réelle.

(*c*) Le temps de la glace est sensiblement plus long sur le lac Simcoe, la ligne de partage des eaux projetée, et sur certains points de la Baie Georgienne.

(*d*) Le lac Erié est le plus grand lac de commerce, et sa position en fera toujours un agent important. La construction d'une ligne alternative n'obvierait pas à la nécessité de développer la route du lac Erié.

1. La route d'Ottawa est une ligne courte et indépendante qui peut avoir une grande valeur pour le développement futur, mais il n'y a pas lieu de s'en occuper maintenant:

(*a*) C'est la ligne directe la plus courte d'un point terminus à l'autre, et elle est indubitablement propre à une navigation d'un volume considérable. Il faudrait de vastes études pour déterminer si elle se prêterait à une navigation de premier ordre, et tant qu'un projet n'aura pas été mûri il sera impossible de dire jusqu'à quel point l'éclusage et des passes restreintes pourraient compenser l'apparente économie de distance.

(*b*) Sur une grande partie de sa longueur elle passe à travers une région pauvre en ressources, et le temps de la glace y est considérablement plus long que sur la route du lac Erié.

(*c*) Le rôle de la route d'Ottawa sera celui d'une future ligne auxiliaire pour le commerce de transit quand les conditions de trafic auront été suffisamment développées par la route Erié-Ontario, pourvu qu'elle soit trouvée susceptible d'une solution radicale.

5. Les routes pour abréger la distance entre le lac Michigan et le lac Huron ainsi qu'entre le lac Michigan et le lac Erié se prêteraient à une navigation de moyenne capacité propre au commerce local et au cabotage. Une navigation de premier ordre en supposant qu'elle fût possible, coûterait très cher, et son utilité serait problématique. Un gros navire ferait probablement aussi vite le trajet plus long par eau libre, et les routes de terre seraient barrées plus à bonne heure par la glace. Elles s'ouvriraient plus à bonne heure dans le printemps, et cela serait un avantage positif, à moins qu'on n'imaginât un moyen de rompre la barrière de glace à Mackinac.

6. Une route de navigation par l'ouest de l'Etat de New-York, le long du cours général du canal Erié, n'est pas regardée comme un projet désirable:

(*a*) Elle impliquerait 120 à 140 milles de canal artificiel de plus que la route par voie du canal de navigation du Niagara, du lac Ontario, et de la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk; elle serait traversée par un plus grand nombre de ponts et pourrait avoir autant d'écluses, à cause de la configuration du sol, et sur une

bonne partie de son parcours elle couperait des lignes de drainage en passant sur des versants de collines. Tout cela rendrait la route plus longue pour les navires, en même temps que plus dispendieuse à faire, et impliquerait plus de risques quant à l'entretien.

(*b*) Tous les points importants à être atteints par un projet comme celui de Rochester, lac Cayuga et Syracuse peuvent être mieux desservis et à meilleur marché directement du lac Ontario ou par des canaux locaux.

(*c*) Le pays à desservir des deux côtés du lac Ontario entre Hamilton et Ogdensburg est à prendre en sérieuse considération. Le lac Ontario est comparativement isolé, et le relier aux lacs d'en haut aurait, conçoit-on, autant l'effet de développer le commerce que l'a eu l'union du lac Supérieur ; un projet dans ce sens serait justifiable quand bien même il n'y aurait pas moyen d'aller plus loin dans la direction de la mer.

(*d*) Un moyen développement du canal par l'ouest de l'Etat de New-York, avec un bief élevé à travers le bassin des lacs du centre, pourrait être utile comme moyen d'alimentation de la route de navigation par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk.

7. La question d'une route principale se trouve ainsi réduite au cours naturel par les différents grands lacs. Du lac Ontario le fleuve Saint-Laurent mène à l'eau de marée à Montréal, et les routes du lac Champlain et de la Mohawk mènent à l'eau de marée de l'Hudson à Troy.

II.—*Routes extrêmes.*

8. Il y a lieu de faire du lac Champlain une partie du réseau des grands lacs indépendamment de tout projet pour atteindre la mer :

(*a*) Ici s'appliquent les mêmes raisons que dans le cas du lac Supérieur et du lac Ontario, mais avec plus de force, à cause de la position très avantageuse du lac Champlain par rapport à un service distributif à travers la Nouvelle-Angleterre et à l'importance du mouvement à destination ou en provenance de cette partie du pays.

(*b*) Excepté en ce qu'il ouvrirait plus de territoire, le prolongement de la navigation vers l'est donnerait très peu d'avantage sur le lac Erié pour le service de transbordement et d'expédition avant qu'on eut atteint le lac Champlain, qui est plus avantageusement situé pour une partie du service direct.

(*c*) Une extension de commerce des lacs jusqu'au lac Champlain ajouterait 40 à 50 pour 100 à la longueur des présentes routes des lacs, avec une étendue presque proportionnelle de territoire en service direct, et augmenterait grandement le mouvement total par eau. Le lac Champlain est une partie normale du réseau des grands lacs.

9. La route du Saint-Laurent a en elle-même et indépendamment de toutes autres considérations sa raison d'être comme route de navigation vers la mer.

(*a*) La navigation des lacs à la tête des rapides du Saint-Laurent, en aval d'Ogdensburg, se trouve à 111 milles de la navigation océanique à Montréal, avec une longueur actuelle de 46 milles de canaux intermédiaires et une différence de niveau de 220 pieds. Le chenal artificiel nécessaire pour une navigation de premier ordre est beaucoup moindre que celui, ou du canal de Suez ou du canal de la mer du Nord à la Baltique. Cette route est susceptible d'être développée jusqu'à n'importe quelle capacité utile pour beaucoup moins d'argent qu'aucune autre.

(*b*) C'est la ligne la plus courte vers les provinces maritimes du Canada pour le commerce direct avec le nord de l'Europe. Il est reconnu que le mouvement étranger tient aux lignes de commerce domestique, et que par comparaison le rapport du mouvement domestique dans cette direction est destiné à être faible ; ainsi la route du Saint-Laurent ne doit pas être prise comme solution du problème du point terminus maritime.

(*c*) La moitié des travaux nécessaires pour ouvrir la route du Saint-Laurent est aussi la moitié de ceux qu'il faut pour atteindre le lac Champlain. A prendre le lac Champlain comme une partie du réseau des lacs justifiant développement, le coût de la sortie par le Saint-Laurent serait très faible en proportion de son utilité pro-

bable. Les travaux pour atteindre le lac Champlain et pour atteindre Montréal devraient être regardés comme un seul débouché.

10. Développer la voie du Saint-Laurent vers la mer et faire du lac Champlain un partie du réseau des lacs ne diminuera aucunement l'importance d'un accès à l'océan Atlantique par la rivière Hudson.

(*a*) Sur ce continent le mouvement maritime prédominant est à destination ou en provenance de la côte de l'Atlantique entre Portland et Norfolk. Cela restera vraisemblablement le principal agent en commerce domestique et l'élément contrôlant en mouvement étranger.

(*b*) Du lac Erié vers le nord-est, les lacs et le Saint-Laurent s'étendent parrallèlement à la direction de la côte de l'Atlantique et à une distance de 250 à 400 milles d'elle. Le détour par le golfe Saint-Laurent pour atteindre cette côte est un trajet moyen de 1,800 à 2,000 milles, contre des routes de traverse faisables de 370 et 330 milles. Si le lac Ontario était un bras de la mer, la situation ne serait pas essentiellement changée. En d'autres termes, pour le mouvement en question, la route du Saint-Laurent serait d'une très douteuse utilité.

(*c*) La position est telle et encore plus tranchée que celle de la France entre la Méditerranée et l'Atlantique, avec des conditions physiques (comme n'en possède pas la France) appelant une voie navigable de premier ordre. Les conditions économiques justifient une dépense de plusieurs fois plus forte que celle qu'il faudrait faire pour la route du Saint-Laurent.

11. Avec le lac Champlain dans le réseau des lacs, les questions de travaux d'art favorisent la route Champlain-Hudson depuis le fond du lac Champlain à Whitehall jusqu'à l'eau de marée à Troy.

(*a*) Par une tranchée à travers le faîte de partage de la route Champlain-Hudson il y a moyen de mettre le bief du lac Champlain dans la vallée de la rivière Hudson et de le faire descendre par écluses jusqu'au niveau de la marée en amont de Troy dans une distance totale de 64 milles. La route entière depuis le lac Ontario va en descendant, et l'éclusage peut se concentrer en chutes maxima à trois endroits.

(*b*) L'Hudson, où il y a la marée, se prête aux améliorations de grande navigation ; la quantité de matières à être déplacée n'est pas plus grande que celle qu'on a déjà déplacée pour approfondir le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal, et la longueur de passages maigres à améliorer est considérablement moindre. De fait, depuis le point commun dans le lac Saint-François jusqu'à la mer, la longueur de passages maigres par la route Champlain-Hudson n'est pas excessive en comparaison avec celle de la route du Saint-Laurent. Ce qui vient d'être dit relativement à l'Hudson de marée s'applique également à la route Oswégo-Onéida-Mohawk.

(*c*) La route Champlain-Hudson est avantageuse au Canada-est comme court chemin vers les côtes du Sud et les Indes occidentales. C'est le prolongement logique d'une future route d'Ottawa dans le cas où les conditions favoriseraient un développement radical sur cette ligne, et elle côtoye la Nouvelle-Angleterre.

12. Les considérations économiques favorisent la route Oswégo-Onéida-Mohawk depuis le lac Ontario à Oswégo jusqu'à l'eau de marée de la rivière Hudson à Troy, pourvu que les conditions physiques permettent une solution radicale :

(*a*) La route d'Oswégo à Troy a 177 milles, contre 379·5 par le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain, soit 202·5 de moins en distance absolue. Si la vallée de la Mohawk était à l'état vierge il serait possible de l'indiquer près d'Amsterdam jusqu'au niveau du lac Onéida et de pratiquer une tranchée d'outre en outre dans le faîte de partage de Rome. En s'y prenant ainsi on rendrait la route égale sinon supérieure aux 177 milles de chenal plus lent et plus restreint de la route Saint-Laurent-Champlain, et l'on économiserait en temps l'équivalent des 202·5 milles restants. Cette économie sur une aussi grande part du commerce qu'il est destiné au débouché de la rivière Hudson sera une chose de grande importance.

(*b*) Dans la mesure que les droits acquis empêchent une solution radicale diminuera l'avantage de la distance par l'augmentation du nombre des écluses et à cause d'un chenal plus restreint. Un effort pour mouler étroitement les travaux sur les conditions existantes peut réellement réduire à rien l'avantage de la distance sans réduire grandement le coût pour une navigation de premier ordre.

(*c*) Les données montrent qu'on pourrait développer la route pour une navigation de second ordre sans mettre un empêchement radical à l'exercice des droits acquis. La valeur relative de la route et la capacité jusqu'à laquelle elle peut être développée doivent attendre des études finales et des projets réels délibérés au point de vue du coût et de la valeur économique. Le profil et la carte—les premiers qui aient jamais été faits de cette route comme ensemble—suggèrent des possibilités auxquelles on ne s'attendait pas, et justifient un examen approfondi d'après des données définitives.

13. Chacune des trois routes partant du lac Ontario semble avoir des mérites indépendants qui justifient sa construction, et aucune d'elles ne peut être éliminée sans sacrifice d'avantages réels. Il est naturel de croire que le développement du commerce finira par fournir de la besogne à toutes. En attendant, le choix de la route à développer la première devrait reposer sur une étude de tous les facteurs du problème.

III. Conditions de limitation.

14. La provision d'eau est à la hauteur d'un projet de quelque nature que ce soit sur toutes les routes disponibles, excepté celle de la Mohawk, qui pourrait exiger des mesures spéciales:

(*a*) Le débit moyen des lacs à Niagara est proportionné à une ligne navigable de trois quarts de mille de largeur et de 40 pieds de profondeur, avec une vitesse d'un mille à l'heure. Toute part proportionnelle de ce volume est utile pour la route du Saint-Laurent et la route Champlain-Hudson.

(*b*) Le percement d'outre en outre du faîte de partage de Rome au niveau des lacs du New-York central, ou bien un canal d'alimentation partant du lac Erié, fournirait suffisamment d'eau pour la route de la Mohawk; autrement une provision d'eau restreinte rapetissera le projet d'une navigation de premier ordre, attendu que la ligne navigable doit être alimentée d'un faîte des deux côtés, tandis que sur les autres routes l'alimentation est uniformément dans une seule direction.

15. A prendre 30 pieds à l'eau basse ordinaire comme la limite de profondeur pour une navigation de la plus grande capacité utile, la proportion de passe à faire réellement ou à approfondir sur n'importe laquelle de ces routes est relativement faible:

(*a*) Partant de là, on suppose qu'il est possible de contrôler le niveau du lac Érié de manière à mettre 16 pieds d'eau sur le busc d'écluse du canal Welland à Port-Colborne, soit d'élever de 2·28 pieds l'étiage de règle, au moyen de travaux placés dans la rivière Niagara, à Tonawanda et dans le chenal canadien vis-à-vis, et que le niveau du lac Érié—moins la perte voulue dans la rivière Niagara—s'étendra jusqu'à Tonawanda; et, de plus, que le canal de navigation de Niagara devra être construit de Tonawanda au port d'Olcott sur le lac Ontario, *viâ* Lockport.

(*b*) On prend que le fleuve Saint-Laurent en aval de Montréal a été creusé jusqu'à la profondeur de 30 pieds. L'amélioration faite représente une profondeur de 27·2 pieds et embrasse une longueur de 43 milles de chenal dragué. Une profondeur de 30 pieds implique 50 milles de creusage, et c'est ce qui a été entrepris.

(*c*) On prend que la rivière Hudson, en aval du barrage de l'Etat à Troy, a été creusée jusqu'à la profondeur de 30 pieds. Le projet actuellement en cours est pour 12 pieds et embrasse 12 milles. Une profondeur de 30 pieds implique 31 milles de creusage.

(*d*) Entre le lac Michigan et le lac Huron, par le détroit de Mackinac, la profondeur est ample; mais il va falloir changer la route de navigation sur un parcours quelque peu plus long. Entre le lac Supérieur et le lac Huron, par la rivière Sainte-Marie, une profondeur de 30 pieds implique 27 milles de chenal et 1 mille du canal du Sault Sainte-Marie.

(*e*) Du lac Huron au lac Erié il y a 43·5 milles de chenal de moins de 30 pieds; et entre le lac Erié et le lac Ontario il y a 5·5 milles de chenal et 25·3 milles de canal.

(*f*) Du lac Ontario à Montréal et à Troy le canal fait et approfondi sera approximativement comme suit (le chenal fait peut être classé comme canal réel et comme chenal artificiel formé par endiguement) —

Route.	Canal réel.	Chenal artificiel.	Chenal approfondi.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Du fleuve Saint-Laurent à Montréal	42·5	20	16	78·5
Du Saint-Laurent-Champlain à Troy	67	80	52·3	199·3
D'Oswégo-Onéida-Mohawk à Troy	85	70	12	167

Sur la route Saint-Laurent-Champlain, 20 milles de canal, 20 milles de chenal artificiel et 9·8 milles de chenal approfondi sont communs à la route du Saint-Laurent; et entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain il y a 23 milles de canal, 20 milles de chenal artificiel et 8 milles de chenal approfondi.

Les chenaux artificiels sont supposés être égaux en capacité aux chenaux approfondis. Jusqu'à quel point cela peut être vrai dépend de la manière d'opérer, de même que l'étendue relative de canal réel et de chenal artificiel.

(*g*) De Chicago à Montréal et à Troy la proportion d'ouvrage se chiffre ainsi :

Nature de l'ouvrage.	Route du Saint-Laurent.	Route du lac Champlain.	Route de Mohawk.
	Milles.	Milles.	Milles.
Canal réel	67·8	92·3	110·3
Chenal artificiel	20	80	70
do approfondi	65	101·3	61
Longueur totale de l'ouvrage voulu	152·8	273·6	241·3
Distance totale	1,281·5	1,460·5	1,258
Rapport centésimal	11·9	18·7	19·1

Jusqu'à l'embouchure du Saguenay et jusqu'à la ville de New-York la proportion d'ouvrage se chiffre ainsi :

	Route du Saint-Laurent.	Route de Champlain.	Route de Mohawk.
	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur totale de l'ouvrage voulu	202·8	304·6	272·3
Distance totale	1,558·5	1,614·5	1,412
Rapport centésimal	13	18·9	19·3

De Duluth la distance est de 67·5 plus grande que de Chicago, et la proportion d'ouvrage peut être calculée comme ci-dessus d'après les données qui suivent (*d*).

16. Un chenal de certaines dimensions peut être regardé comme pratiquement équivalent à l'eau profonde et libre. Sans prendre qu'il a cette valeur réelle, un chenal d'un quart de mille de largeur et de 40 pieds de profondeur est arbitrairement regardé comme eau libre pour les fins de comparaison de la longueur des chenaux libres et restreints. Les distances sont comptées depuis Chicago jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent à la Pointe des Monts, et jusqu'à l'océan Atlantique

au phare flottant de Sandy-Hook. Duluth-Supérieur aura 67·5 milles de distance de plus et 48 milles de ligne navigable restreinte de plus que Chicago.

Destination.	Distance totale.	Ligne navigable restreinte.	Proportion.
	Milles.	Milles.	Pour 100.
Montréal	223·8	1,281·5	17·5
Golfe Saint-Laurent	333·8	1,698	19·6
Troy—Route Champlain	341·3	1,460·5	23·4
Océan Atlantique—Route de Champlain	407·3	1,642·5	24·8
Troy—Route de Mohawk	300·3	1,258	23·9
Océan Atlantique—Route de Mohawk	366·3	1,440	25·4

Dans les tableaux qui précèdent "ligne navigable restreinte" comprend les distances par canaux.

17. La capacité des canaux voulus entre le lac Erié et l'eau de marée de l'Hudson à Troy peut être rendue deux fois et demie plus grande au moyen d'une dépense de 30 à 40 pour 100 de plus.

(*a*) Cet énoncé s'applique aux canaux proprement dits et suppose que les lignes navigables en eau libre seront approfondies progressivement, à mesure que l'exigera le commerce. La base de comparaison est un canal approprié à un bâtiment tirant 20 pieds d'eau. Un navire du même modèle et tirant 27 pieds aura approximativement deux fois et demie le port.

(*b*) L'on peut prendre qu'environ 30 pour 100 du coût de la ligne navigable, de moindre dimension sont représentés par des frais fixes qui ne varieront pas à un degré important avec la capacité. La moitié du reste est représentée par de grandes tranchées dans lesquelles le surcroît de frais sera d'environ 40 pour 100. L'autre moitié représentera des tranchées peu profondes, des levées, des constructions, etc., dans différents rapports, et entraînant, terme moyen, environ 60 pour 100 d'augmentation de frais. Les résultats se chiffrent ainsi :—

Classification des dépenses.	Pour un tirant d'eau de	
	20 pieds.	27 pieds.
	Pour 100.	Pour 100.
Frais fixes	30	30
Tranchées profondes	35	49
Travaux ordinaires, constructions, etc	35	56
Total	100	135

(*c*) Ce rapport centésimal est pour la route Champlain, y compris la partie du Saint-Laurent qui y est nécessaire. Il sera plus grand pour la route Saint-Laurent prise en son entier. Le projet de la route Mohawk n'est pas assez clair pour entrer en comparaison, mais si l'on en venait à une solution radicale, le rapport serait à peu près le même. Les résultats varieront sur différentes sections et selon le mode d'opération.

18. L'approfondissement des lignes navigables en eau libre, quand ce sera nécessaire, sera relativement un facteur d'ordre inférieur. L'approfondissement du Saint-Laurent en aval de Montréal, ainsi que de la rivière Sainte-Marie et de la passe entre les lacs Huron et Erié, fournit un précédent suffisant. Les matières cèdent, pour la plus grande partie, aux opérations de dragage ordinaires, et des chenaux alternatifs offrent des facilités spéciales aux plus importantes tranchées dans la roche.

19. La question de profondeur et de longueur des lignes navigables entre les différents lacs et la mer n'est qu'une question de frais. Toute condition semble se prêter à des voies suffisantes pour un tirant de 27 ou 28 pieds. Au delà de cette limite les difficultés augmentent rapidement et la proportion de ligne navigable restreinte sera assez grande pour rendre le résultat d'une efficacité douteuse. Heureusement, il ne semble pas y avoir de raison économique de pourvoir à un tirant d'eau plus fort que celui-là.

20. La saison de navigation est limitée par la glace, mais non dans la même mesure tous les ans. La partie principale des différents lacs est navigable en hiver, et la navigation serait possible d'un bout à l'autre s'il y avait moyen de tenir libres les passes intermédiaires. L'empêchement de la glace n'est pas le même pour les différentes routes :—

(*a*) La statistique consignée à Montréal nous dit quel est le temps de la glace pour le Saint-Laurent entre Montréal et la mer : c'est, en moyenne, du 10 décembre au 19 avril, soit 130 jours. L'embâcle est due à la congélation d'accumulations de glace mouvante et de glace du fond, et laisse peu d'espoir que le temps puisse être abrégé.

(*b*) Le temps de la glace pour l'Hudson, à Albany, est, en moyenne, du 22 décembre au 26 mars, soit de 94 jours. La route Saint-Laurent-Champlain est gouvernée par le Saint-Laurent à Ogdensburg et le lac Saint-François, et l'on peut dire que le temps de la glace y est du 15 décembre au 14 avril, soit de 119 jours. Les données pour le lac Champlain indiquent la possibilité d'abréger cette période de 10 jours à 2 semaines.

(*c*) La route Mohawk est gouvernée par le lac Onéida avec une période moyenne du 16 décembre au 7 avril, soit de 112 jours. Les rivières sont ordinairement libres avant que le lac ne le soit, et le temps de la glace pourrait probablement être abrégé.

(*d*) Quand il y aura moyen d'atteindre le lac Ontario il sera possible d'arriver au lac Erié. Le lac Saint-Clair est le point de contrôle entre le lac Erié et le lac Huron, le temps de la glace durant, en moyenne, du 17 décembre au 5 avril, soit 109 jours. L'embâcle est à peu près la même et la débâcle à peu près deux semaines plus tard que dans la rivière Détroit et sur des points ouest du lac Erié, ce qui est à peu près la même chose qu'à Albany. Que cette période puisse être abrégée ou non cela dépend jusqu'à quel point le lac Saint-Clair est embarrassé d'accumulations de glace mouvante provenant du lac Huron. Le lac Saint-Clair correspond pratiquement au lac Onéida et à l'extrémité sud du lac Champlain, de sorte qu'il est possible d'atteindre le lac Huron quand il est possible d'atteindre le lac Ontario.

(*e*) Dans le détroit de Mackinac le temps de la glace dure en moyenne du 6 janvier au 15 avril, soit 99 jours. On voit donc que la navigation d'entier parcours est limitée par l'embâcle du lac Saint-Clair et la débâcle de Mackinac, c'est-à-dire qu'elle est interrompue du 17 décembre au 15 avril, soit durant 119 jours. On sait que l'embâcle de Mackinac se compose en grande partie de la glace flottante des deux lacs, accumulée par les vents.

(*f*) Sur la rivière Sainte-Marie le temps de la glace dure du 8 décembre au 11 avril, soit 124 jours, comme l'indiquent les observations consignées à l'embouchure de la rivière ; elle dure du 4 décembre au 25 avril, soit 142 jours, si l'on se règle sur l'ouverture et la fermeture du canal, et du 3 décembre au 27 avril, soit 145 jours, d'après la statistique du Sault-Sainte-Marie, Ontario. Le " record " du canal peut être regardé comme la limite pratique de glace pour la rivière prise en son entier. C'est plus d'un mois plus à bonne heure et plus d'une semaine plus tard qu'au détroit de Mackinac.

(*g*) Une ligne directe du lac Michigan sera fermée du 16 décembre au 15 avril, soit 120 jours, par la route Mohawk ; du 15 décembre au 15 avril, soit 121 jours, par la route Saint-Laurent-Champlain ; et du 10 décembre au 19 avril, soit 130 jours, par la route Saint-Laurent. Du lac Supérieur la période est de 142 jours, se fermant six jours plus à bonne heure et s'ouvrant six jours plus tard qu'à Montréal. Du lac Huron la période est gouvernée par les routes à l'est du lac Ontario.

(*h*) Il y a actuellement en service des bateaux qui brisent 10 pouces de glace au train de 5 milles à l'heure, et l'on prétend être capable d'en briser 18 pouces. Les

grands bacs porte-trains traversent le lac Michigan et le détroit de Mackinack en toutes saisons ; ils brisent toutes les nappes de glace qui se trouvent sur leur passage et se frayent une route à travers plusieurs pieds de glace mouvante. Il semblerait n'être pas besoin d'un grand développement de ressources pour réduire la période de la glace à 90 ou 100 jours à partir du lac Huron, soit par la route Mohawk soit par la route Champlain, et si Mackinack se montrait traitable il en serait de même pour le lac Michigan. La rivière Sainte-Marie céderait peut-être aussi à des efforts entendus, mais il n'y a rien à espérer du Saint-Laurent entre Montréal et Québec dans les conditions actuelles, à moins qu'il ne soit possible d'empêcher la glace de prendre sur le fleuve, comme l'a suggéré une commission d'ingénieurs. Si les besoins du commerce l'exigent jamais, on trouvera probablement le moyen d'abréger encore la période, et l'expérience acquise dans les hautes latitudes du nord de l'Europe ne sera pas à dédaigner sous ce rapport.

IV. *Capacité.*

21. On suppose que les travaux devront être d'un genre proportionné aux bâtiments du type le plus économique, non seulement pour le cabotage ou le commerce de l'intérieur, mais aussi pour le mouvement étranger, de sorte que le commerce puisse se faire directement entre les ports des lacs et autres ports domestiques et les ports étrangers sans transbordement :—

(*a*) Les bâtiments varient de dimensions selon le commerce auquel ils servent et selon la longueur de la route. Le fait de pouvoir obtenir des cargaisons et les délivrer sur des points où il soit possible de les distribuer ou expédier promptement, joint à la longueur de la route, justifie le plus grand type de bâtiment de transport, et ce n'est que dans les grands ports que se rencontrent ces conditions. Il y a beaucoup d'autres ports où le commerce exige un type de bâtiment plus modeste. A cet égard on présume que les havres sont améliorés pour subvenir aux besoins du commerce, et c'est ce qui a ordinairement suivi de près les besoins réels.

(*b*) Le fait d'ouvrir le réseau des lacs au commerce étranger augmentera de plus de 40 pour 100 la longueur de beaucoup de routes importantes, et l'intérieur de production et de consommation du continent, où, relativement, le plus grand développement futur est à présumer, sera directement atteint. Ces conditions rendront avantageux le plus grand type de bâtiment trouvé utile dans tout commerce du monde.

(*c*) Le type actuel de bâtiment des lacs est à fond plat et d'ample largeur ; c'est un résultat de la demande de grands bâtiments de transport pour les eaux peu profondes des passes intermédiaires. La limite de capacité de transport économique ne semble pas avoir été atteinte même sur les routes côtières des lacs. Le type de bâtiment n'est pas le plus économique à construire et à manœuvrer, et on lui donnerait sans doute un plus fort tirant d'eau si la profondeur des passes n'était pas restreinte.

22. Les besoins tels qu'actuellement définis demandent un tirant de 27 ou 28 pieds :

(*a*) On reconnaît aujourd'hui que 30 pieds constituent la profondeur qui est de règle pour les entrées de ports de premier ordre. Cela a pour but de laisser une marge de profondeur dépendant de la marée, qui empêche les navires de battre le fond au gré des vagues.

(*b*) Le canal de la mer du Nord à la Baltique a une profondeur de 29·52 pieds (9 mètres). A celui de la mer du Nord-Amsterdam on a donné une profondeur de 27·88 pieds, et l'on projette de l'approfondir jusqu'à 35·5 pieds. A l'origine, la profondeur du canal de Suez était de 26·24 pieds ; on l'agrandit et approfondit peu à peu. Le projet du Panama comportait 27·88 et 29·52 pieds dans différentes sections, et celui du Nicaragua 28 et 30 pieds. Les canaux de Corinthe et de Manchester ont chacun 26 pieds. Ceux de la mer du Nord-Baltique et de la mer du Nord-Amsterdam peuvent être regardés comme le type le plus récent, avec des profondeurs respectives de 29·52 et 27·88 pieds. Pour flotter le même navire en eau douce il

faudrait que ces canaux eussent 30·3 et 28·2 pieds de pronfodeur, à cause de densité moindre.

(*c*) En 1886, le tirant d'eau de 21·7 pour 100 des navires passés par le canal de Suez a dépassé 22 pieds 11 pouces (eau douce, 23·5 pouces), quand le tirant maximum était fixé à 24 pieds 7 pouces. En 1890, 29·3 pour 100 des navires ont depassé le tirant d'eau ci-dessus, et en 1895, 36·4 pour 100. Le 15 avril 1890, le tirant d'eau maximum fut fixé à 25 pieds 7 pouces (eau douce, 26·3 pieds). La proportion des gros navires entre un tirant (d'eau douce) de 23·5 et de 26·3 pieds a rapidement augmenté jusqu'à ce qu'en 1895 elle fût de 36·4 pour 100 du nombre et environ 44 pour 100 du tonnage, ainsi qu'inféré de la proportion ordinaire entre tirant d'eau et tonnage. La moitié de ce tonnage a dépassé un tirant d'eau douce de 24·5 pieds.

(*d*) Les bâtiments de charge sont en commission avec un tirant d'eau de mer de 26 à 28 pieds en charge, équivalant à un tirant d'eau douce de 26·6 à 28·7 pieds.

23. A prendre un tirant d'eau douce de 27 pieds comme équivalant à un tirant d'eau de mer de 26·3 pieds, un bon type de navire aura une largeur de 60 pieds hors d'œuvre et une longueur de neuf fois la largeur, soit de 540 pieds, de tête en tête, avec un port de 11,000 à 15,000 tonneaux nets.

(*a*) La récente pratique des lacs pour les bâtiments de charge donne un coefficient de déplacement de 80 pour 100, c'est-à-dire que le navire ci-dessus déplacerait 21,870 tonnes nettes. La même pratique porte la capacité du maximum de la cargaison à 68 ou 75 pour 100 du déplacement. Si l'on prend 70 pour 100 pour base du calcul, le bateau en question porterait une cargaison maxima de 15,309 tonnes. Ce type peut être pris comme limite extrême.

(*b*) Pour le service général le coefficient peut être pris à 70 pour 100 et le déplacement à 19,140 tonnes. Avec plus de machines et de combustible, la proportion de la cargaison peut être prise à 60 pour 100 et la capacité de cargaison à 11,480 tonnes net.

(*c*) Quelques-uns des navires transatlantiques ont des coefficients variant dans les environs de 60 pour 100. Sur vingt-trois de ces navires construits depuis 1880, huit excèdent les dimensions ci-dessus soit en longueur soit en largeur. Ce type n'est pas considéré comme utile pour la navigation future des lacs.

24. Les écluse requises pour le type de bateau ci-dessus devront, à ce que l'on suppose, avoir une profondeur de 28 pieds sur les seuils, une largeur de 64 pieds et une longueur nette de 560 pieds, avec des chutes atteignant 40 pieds lorsque cela sera praticable.

(*a*) Les dimensions ci-dessus donnent une dérive plus facile que celle que l'on peut avoir avec les bateaux de la ligne d'Ogdensburg qui ont été construits pour l'écluse du canal Welland, leur extrême largeur étant de 3 pieds moindre que celle de l'écluse, leur longueur n'étant que d'un pied moindre que la longueur nette, et leur tirant d'eau ayant absolumeut la profondeur de l'eau sur les buscs.

(*b*) Chacun des divers canaux peut être arrangé de façon à amener les écluses dans la même localité, afin d'éviter les retards. On considère qu'un éclusage unique est préférable à l'éclusage de flottille et peut être manœuvré plus rapidement; le maximum de facilité peut être obtenu au moyen de doubles excluses.

(*c*) La chute des écluses devrait être aussi considérable que possible, partout où la configuration du sol le permet, le temps étant pris plutôt par le nombre d'écluses que par la chute. On croit qu'il serait possible de construire des écluses à action rapide avec portes de poutres et chute de 40 pieds, et une bonne partie du travail des canaux peut être plus facilement aménagé en vue des chutes considérables.

(*d*) Le minimum possible du nombre des écluses, la rapidité des manœuvres et les précautions prises pour que les bateaux puissent en peu de temps entrer dans les écluses et en sortir, feraient disparaître en grande partie les objections relatives aux délais.

25. La question du prisme du canal et de la profondeur des passes est importante, et, question d'éclusage à part, l'efficacité des travaux pour les navires dont les dimensions sont les plus grandes dépend de cette question.

(*a*) La question de la résistance des navires dans les passes restreintes demande à être étudiée à fond, vu la grande proportion des passes de ce genre sur les voies de communications entre les lacs et la mer. En sus d'une proportion suffisante de sections transversales du canal, eu égard à la maîtresse-section du bateau et d'une largeur suffisante pour permettre le passage de deux bateaux, la forme de la section est importante. L'expérience démontre que, dans certaines limites et avec une largeur suffisante de prisme, la profondeur au-dessous du bateau est essentielle à la rapidité et à la capacité de transport.

(*b*) Comme sections d'essai, on suggère un prisme minimum de 10,000 pieds carrés ou une proportion de 5·6 fois celle du prisme de l'écluse et de 6·2 fois celle du bateau, avec une profondeur d'environ 20 pour 100 en sus de la profondeur de l'écluse et de 25 pour 100 en sus du tirant d'eau du bateau, disons une profondeur de 33⅓ pieds et une largeur moyenne de 300 pieds. En certains endroits, il serait à propos d'avoir une profondeur plus considérable aux dépens de la largeur, et dans d'autres il serait opportun de la réduire à 30 pieds. La prétention générale est que, lorsque la profondeur peut être facilement obtenue, il est avantageux de l'augmenter, et au fond des tranchées profondes cet excédent ne constitue qu'un article de dépense relativement minime.

(*c*) Dans les grandes eaux où la profondeur peut être augmentée en tout temps, cette question est moins importante, mais ici la profondeur facilite beaucoup la rapidité et l'action du gouvernail, et cela est important dans des passes aussi encombrées que les passes intermédiaires des lacs. A cause de cela et à cause de l'incertitude de la dérivation produite par le vent et les courants, les intérêts des lacs exigent des largeurs de 600 pieds et plus, selon la localité, pour les passes submergées, et nul doute que les conditions futures amèneront l'opportunité de porter cette largeur à un quart de mille, avec autant de profondeur, en sus du tirant d'eau, qu'il sera facilement praticable de donner.

(*d*) Dans la navigation du canal Welland, l'expérience a démontré que les ponts et autres constructions sont une source de difficultés qui nécessite beaucoup de soin de la part des navigateurs. Toute obstruction qui nuit à la rapidité diminue l'action du gouvernail et doit être évitée autant que possible.

V. *Projets.*

26. En outre du projet de navigation de première classe décrit dans les sections précédentes, un projet de navigation de deuxième classe correspond aux améliorations actuelles des lacs, à une partie considérable du commerce de cabotage, et à un vaste commerce général avec les ports secondaires ayant des havres d'une profondeur modérée. On présume qu'une navigation de ce genre se contenterait de dimensions équivalant aux trois quarts de celles dont il a été question ci-dessus en ce qui concerne les navires, les écluses et les prismes de canaux.

(*a*) Le navire aurait, hors-d'œuvre, une longueur de 405 pieds, une largeur extérieure de 45 pieds, et un tirant d'eau de 20¼ pieds, avec un déplacement net de 8,000 à 9,000 tonnes, et une capacité de cargaison de 4,000 à 6,400 tonnes. Les dimensions des écluses seraient de 420 pieds sur 48, avec une profondeur de 21 pieds sur le busc. La section minima du canal serait de 5,625 pieds carrés, ou une profondeur de 25 pieds et une largeur moyenne de 225 pieds. La nature des travaux est expliquée ci-dessus.

(*b*) Les dimensions ci-dessus s'appliquent à la flotte des lacs, à part quelques bateaux exceptionnels construits depuis deux ans pour transporter du minerai et susceptibles d'être chargés au point de tirer 20 pieds d'eau. Les plus gros de ces navires ont une longueur de 426 à 438 pieds, en largeur de 45·5 à 48·27, et transportent de 6,300 à 6,800 tonnes net sur 19 pieds, et 500 tonnes de plus sur 20 pieds d'eau. Les bateaux pour le service général sont maintenant presque tous des dimensions fixées, mais aucune limite ne saurait être assignée à divers genres de commerce, ni même au service général, nonobstant le fait que toutes les routes sont au-dessous de 1,000 milles. Il est à supposer cependant qu'il y aura toujours un commerce exigeant des navires dont les dimensions ne dépassent pas la limite fixée.

(*c*) En consultant les divers profils, on verra que la limite de profondeur à l'étiage de règle est, pour la rivière Sainte-Marie, de 17·9 pieds; pour le lac Saint-Clair, de 18·8, pour la Traverse du Four-à-chaux, de 19·13 pieds, et pour la rivière Niagara, de 17 pieds. En élevant le niveau du lac Erié, comme on l'a expliqué ci-dessus, plus de 21 pieds seraient donnés de Tonawanda au lac Saint-Clair, le lac Saint-Clair requerrait un pied additionnel, et la tête de la rivière au lac Huron près de 2 pieds. La rivière Sainte-Marie devra être approfondie de 3 pieds. La profondeur sur le radier de la nouvelle écluse est insuffisante si des changements peuvent être faits de façon à utiliser la limite, ainsi que dans l'écluse canadienne située en face.

(*d*) La limite actuelle du lac Supérieur est de 17·9 pieds, et entre les autres lacs 18·8 pieds. En contrôlant le niveau du lac Erié, et en continuant la politique d'approfondissement des passes à d'autres points, la règle d'étiage de 21 pieds pourra être obtenue, le tout en vue du programme d'amélioration ultérieure. L'extension de cette profondeur à n'importe quelle route conduisant à la mer n'entraînera pas de travaux extraordinaires excepté en ce qui concerne la construction des canaux. Comme on l'a déjà expliqué, cette construction peut, sans augmentation extraordinaire du coût, devenir un facteur essentiel d'une base ultérieure.

27. Comme mesure d'utilité prochaine et en attendant la mise à exécution de nouveaux projets, il serait peut-être possible d'améliorer le réseau canadien de canalisation, qui est maintenant presque achevé, de façon à suffire à presque toute la flotte des lacs telle qu'améliorée en vue de l'approfondissement récent du chenal principal.

(*a*) Le commerce du lac Supérieur s'est développé de façon à atteindre une profondeur de 14·2 pieds à l'étiage de règle, telle que fixée à la plate-forme inférieure de l'écluse de 1881, et celle des autres lacs à environ 14·5 pieds. La profondeur sur les buscs des écluses terminales du canal Welland est de 13·7 pieds au lac Erié et de 14·3 au lac Ontario, et le canal a été ouvert depuis le printemps de 1887. Les canaux du Saint-Laurent maintenant en construction de Prescott à Montréal varient entre 14.4 et 16.2 pieds sur les buscs des diverses écluses terminales.

(*b*) Il ne paraît pas y avoir de raison suffisante pour empêcher un plus grand développement du commerce avec les localités du lac Ontario, si ce n'est la longueur des écluses, les bateaux de l'extrémité supérieure du lac ayant dépassé les dimensions de ces écluses avant l'ouverture du canal élargi. Le nombre d'écluses, le temps qu'il faut pour les passer, et le manque d'un débouché suffisant du lac Ontario peuvent avoir contribué à ce résultat. Les écluses ont 270 pieds de long en dedans des chardonnets et 45 pieds de large, avec une profondeur de 14 pieds sur les buscs.

(*c*) Les bateaux de la ligne Ogdensburg sont construits de façon à pouvoir passer dans ces écluses; ils ont 255 pieds de longueur, soit un pied de moins que la limite possible, 42 pieds de largeur, et portent une cargaison de 1,750 tonnes nettes, avec une profondeur de 14 pieds sur les buscs. A 16 pieds de tirant d'eau la cargaison pourrait être augmentée jusqu'à 2,200 tonnes. Si les écluses avaient 125 pieds de plus en longueur, la cargaison serait de 3,600 tonnes, ou plus du double de la limite actuelle; cette limite a été à peu près celle des bateaux de service général sur les lacs, jusqu'à tout récemment, et elle représente une flotte nombreuse faisant le service de plusieurs lignes.

(*d*) L'élévation du niveau du lac Erié, tel que suggéré plus haut, donnera 16 pieds au point de partage du Welland. Quelques-unes des écluses terminales ne requerront aucun changement et d'autres pourront être agrandies, tandis qu'un très petit nombre auront besoin d'être reconstruites ou modifiées. Il serait peut-être impraticable d'élever les niveaux intermédiaires et les murs des écluses et de porter la longueur des écluses à 395 pieds. La facilité et la modicité du coût d'un pareil travail s'il eut pu être fait dès l'origine, relativement à sa valeur, fait espérer qu'il serait peut-être encore possible d'améliorer les travaux en voie d'exécution et ceux qui sont terminés. Un canal Saint-Laurent-Champlain pourrait ainsi être bientôt d'un avantage précieux pour certaines localités de la Nouvelle-Angleterre.

28. Le projet esquissé a pour but une navigation de première classe pour les plus gros types de navires de commerce océanique maintenant en usage, et aussi une navigation de deuxième classe adaptée au commerce actuel entre les lacs, au cabo-

tage et au commerce étranger de second ordre. Les diverses raisons invoquées ont pour but de déterminer un programme qui soit de nature à pouvoir assurer le succès ultérieur de la mise à exécution de tous les plans les plus propres à produire la plus grande somme d'utilité possible.

(*a*) On conçoit que grâce à l'amélioration progressive des passes intermédiaires, quelques-uns des travaux d'importance capitale seront entrepris, et que leur mise à exécution aura pour but d'étendre le parcours de la navigation de façen à rapporter le plus possible de profits immédiats sur les placements. On croit que cela pourra être fait en vue du programme ultérieur sans augmenter indûment le coût des améliorations. En d'autres termes, le canal à navires de Niagara pourrait être construit conformément au plan ultérieur, tout en renvoyant à plus tard cette partie des travaux qui peuvent être faits graduellement, à mesure qu'on en aura besoin, sans que ces délais puissent nuire au plan final. Jusqu'à quel point cela serait praticable, étant donnés ces travaux et d'autres du même genre, c'est ce qu'on ne saurait dire avant qu'un plan définitif ait été mûri sur la foi de renseignements détaillés.

(*b*) Ces remarques s'appliquent à d'autres travaux d'importance majeure et aussi à la question d'opportunité impliquée dans les améliorations suggérées pour le réseau actuel des canaux canadiens, ainsi que dans l'exécutiou immédiate des travaux de creusement destinés à relier le lac Saint-François au lac Champlain.

(*c*) Le plan de l'entreprise est basé sur des écluses de deux dimensions et adaptées à la navigation de première et de deuxième classe. Peu de temps après l'achèvement de l'ensemble des travaux, chacun de ces types devra être dédoublé, et cela avant que le mouvement du transport ait atteint les proportions de celui bui existe maintenant à la rivière Détroit. On ne présume pas que ces types répondront à tous les besoins. Il y a des navires dans la marine marchande et dans la marine militaire, des bateaux à roues latérales sur les rivières et les détroits, et des remorqueurs pour lesquels il faudra peut-être plus tard une écluse à flottille. On présume cependant que la pratique du remorquage sur les lacs des navires chargés de certains produits n'a été que la conséquence naturelle de l'économie du transport en grand qui est obligé de se conformer aux profondeurs limitées, ce qui offre un argument de plus en faveur de profondeurs plus considérables, l'économie étant encore plus considérable lorsqu'on peut réunir dans une seule carène les cargaisons de plusieurs embarcations à tonnage limité. Il est probable que l'approfondissement des passes aura pour effet de faire diminuer la tendance à organiser des flottilles de remorque.

29. Il est à désirer que l'on puisse arriver à réglementer le niveau du lac Erié, si cela peut être fait au moyen de travaux dans les environs de Tonawanda et du côté opposé de la Grande-Ile, non seulement comme amélioration du chenal creusé dans le roc près de l'embouchure de la rivière Détroit, mais aussi comme mesure d'amélioration radicale de la rivière Niagara, et pour contribuer à la construction du canal à navires de Niagara. On croit que l'amélioration du passage du lac Erié dans le lac Ontario suffirait à elle seule pour justifier cette entreprise.

(*a*) On a suggéré d'élever de 2·28 pieds l'étiage du lac Erié. Ce chiffre est choisi arbitrairement comme correspondant à 16 pieds dans le canal Welland, et cette élévation n'atteindrait pas la limite des eaux hautes, de sorte qu'elle n'impliquerait aucune question de dommages extraordinaires; mais, d'un autre côté, cela ne donne pas la mesure exacte de ce qui peut ou pourrait être tenté sans imprudence. En tenant judicieusement compte de la pente de la rivière Niagara, l'eau à Tonawanda serait élevée de 7 à 8 pieds au-dessus de l'étiage régulier.

(*b*) Pour obtenir le résultat ci-dessus il faudrait faire des améliorations considérables au goulet de la Roche Noire et creuser la rivière et l'embouchure sur un parcours de cinq ou six milles pour avoir de 30 à 33 pieds d'eau. L'excavation dans le faîte de partage du canal entre Tonawanda et la crête de la montagne, près de Lockport, serait considérablement réduite.

(*c*) Le tracé général du canal, tel que proposé en 1889, semble préférable à tout autre, avec une modification possible en faveur de l'établissement de la ligne le long du cours général du ruisseau Tonawanda et du canal Erié entre la rivière Niagara et le "goulet" à Lockport. De tous les tracés qui ont été étudiés depuis la rivière

Niagara en descendant, nul autre n'offre autant d'avantages à cause de la continuité du roc à travers lequel passe le lit du cours d'eau, de la profondeur limitée en aval de Tonawanda et de l'impraticabilité d'un prolongement du niveau du lac Erié plus loin, en aval.

(*d*) Des explorations et des études très soigneuses seront requises pour déterminer la praticabilité réelle de la solution suggérée ici. Elle est évidemment à désirer, et un examen superficiel semble avoir démontré qu'elle n'est pas impossible.

30. Le développement de toute profondeur utile à travers les passes intermédiaires des grands lacs n'implique aucun travail d'expérimentation :

(*a*) Sur un parcours de plus de 900 milles entre Chicago et Buffalo, les obstructions à une profondeur de 30 à 33 pieds couvrent une distance d'environ 44 milles, soit à peu près la même que celle des obstructions à une profondeur de 27·2 pieds sur le Saint-Laurent amélioré en aval de Montréal. Sur cette distance, 18 milles se trouvent à travers le lac Saint-Clair, et sont en majeure partie, affirme-t-on, composés de matériaux des plus faciles à draguer, pas plus difficiles que n'étaient ceux du lac Saint-Pierre sur le Saint-Laurent. Dix à 11 milles sont près de l'embouchure de la rivière Détroit, et l'on sait qu'ils sont en partie composés de roc vif. On a formulé des plans pour ce travail. S'ils sont trop lents ou dispendieux, il sera possible d'assécher le chenal américain et de faire le travail plus rapidement et d'une façon satisfaisante probablement à meilleur marché. Les 15 milles qui restent se composent de battures disséminées çà et là et dont le dragage n'est pas supposé devoir offrir de difficultés spéciales.

(*b*) La route de l'entrée dans le lac Supérieur par la rivière Sainte-Marie, impliquera 27 milles d'approfondissement, à part le canal. On sait qu'une partie de ce parcours est en grès friable et feuilleté, qui, en certains endroits, cède à l'effort des dragueurs, et il est probable que l'on se procurerait des machines pour l'enlever avec succès si une amélioration radicale rendait cela nécessaire.

31. A l'est du lac Ontario, les données sont, en partie, seulement conjecturales; cependant certaines particularités sont évidentes et l'énormité des travaux est la seule condition extraordinaire qui soit impliquée.

(*a*) La flotte de dragueurs qui depuis une période d'années a été employée à creuser le Saint-Laurent à une profondeur de 27·2 en aval de Montréal, n'aura qu'à continuer son service comme elle le fait maintenant pour atteindre 30 et 33 pieds. L'amélioration du lac Saint-Louis et du lac Saint-François est la continuation d'un travail d'un caractère différent, mais d'une étendue beaucoup moins considérable. On croit que l'amélioration des battures du lac Champlain sera moins difficile, vu que les matériaux à enlever sont probablement composés en grande partie d'alluvion. Il ne semble pas y avoir de raison pour que la rivière Hudson en aval de la digue de l'Etat à Troy soit, dans son ensemble, plus difficile à draguer que le Saint-Laurent, et la somme de travail est beaucoup moins considérable.

(*b*) La rive américaine, le long des rapides du Saint-Laurent entre Ogdensburg et Saint-Régis, semble la plus avantageuse pour un canal à navires de première classe, et l'on s'attend à ce qu'une étude complète par les ingénieurs fasse découvrir des facilités toutes spéciales. Entre le lac Saint-François et le lac Champlain, le tracé méridional, exploré par M. Barstow, semble offrir des avantages en ce sens qu'il est d'environ 26 milles plus court que tous les autres et offre en outre beaucoup moins de hauts-fonds. Il faudra en faire une étude détaillée pour faire ressortir ses avantages. Un canal à navires, du lac Champlain à l'Hudson de marée, entraînera des tranchées, formidables et le barrage de la vallée en amont de Waterford. A part l'énormité des travaux il ne semble pas y avoir d'obstacles importants, et la difficulté des tranchées, qui est devenue moins formidable depuis quelques années, pourra diminuer considérablement lors de l'étude finale ayant pour objet le travail pratique.

(*c*) Il reste peu à dire au sujet de la route de Mohawk. Le faîte de partage à l'ouest de Little-Falls est une vallée comblée, et cette découverte promet de meilleures conditions que celles qui avaient été prévues jusqu'à présent. Les renseignements recueillis dans cette enquête ont fait prévaloir une opinion plus favorable au sujet de ce tracé, mais la meilleure manière de procéder n'est pas encore évidente, et avant d'en arriver à une conclusion il faut attendre l'épreuve des études finales et d'un projet mûrement délibéré.

VI. *Divers.*

32. Les données relatives aux glaces sont incomplètes, et des déductions générales ne sauraient être judicieusement faites. Les dates, qui en certains cas ont été recueillies d'une façon continue depuis cinquante ou quatre-vingts ans, ne révèlent aucun changement absolu comme celui qui résulterait d'une modification du climat, et il semble que la saison moyenne de la glace pour n'importe quelle période de vingt ans peut être prise en substance comme représentant la moyenne de toute autre période de vingt ans ou plus. Il semble y avoir une augmentation systématique, uniforme et assez considérable dans la durée à partir du 37ème degré de latitude nord jusqu'aux terres hautes du Canada, au nord desquelles l'augmentation est moins accentuée. Le courant des rivières et cours et la nature des nappes d'eau semblent aussi exercer une influence. Les variations normales n'ont pas été étudiées.

33. Les données sur les fluctuations des lacs sont également incomplètes. Ces données n'indiquent pas de changements qui pourraient être attribués à la précipitation ou à la chute des pluies ou au séjour de l'homme sur la région du partage des eaux. Il paraît que durant la première moitié du siècle les niveaux extrêmes, tant pour les grandes crues que pour les eaux basses, étaient plus prononcés que pendant la dernière moitié, dans la région des trois lacs supérieurs, tandis qu'il n'y a pas de différence spéciale en ce qui concerne la région des lacs inférieurs et du Saint-Laurent. De 1815 à 1830 l'eau semble avoir été plus basse dans tous les lacs que pendant la période actuelle, à l'exception du lac Champlain, qui depuis trente ans a eu les eaux les plus hautes et les plus basses qui aient été remarquées depuis soixante-dix ans. Les conditions ne semblent pas être normalement semblables dans tous les lacs, et il est rare que tous coopèrent à une crue ou à une baisse; ce fait tend à égaliser les conditions.

34. L'approfondissement progressif des chenaux ne semblent pas avoir affecté les niveaux excepté à Montréal, où l'eau a subi une baisse locale d'un pied ou plus, et cela est évidemment dû aux conditions spéciales des environs. On n'a fait aucune étude spéciale de cette question; cependant, on prévoit que l'amélioration radicale de la passe entre le lac Huron et le lac Erié produira un effet sensible sur le niveau des lacs Huron et Michigan. Comme la majeure partie de cet effet se produira dans le delta de la Saint-Clair et dans le bief d'aval de la rivière Détroit, il pourra être marqué en grande partie par l'élévation du niveau du lac Erié. L'amélioration de la rivière Saint-Mari peut avoir fait baisser l'eau aux écluses, et il faut s'attendre à ce que de nouveaux agrandissements produisent le même effet. Le projet radical examiné ici abaissera le niveau des écluses presque aussi bas que le niveau du lac Huron.

35. Le fait d'élever de 228 pieds le niveau du lac Erié fera monter d'environ 1 pied le niveau du lac Saint-Clair, autant que l'on peut en conclure du résultat d'une étude sur les relations de jaugeage, et l'effet disparaîtrait à la tête du delta de la Saint-Clair. Cependant l'enquête n'a pas été suffisante pour permettre d'obtenir un résultat concluant et définitif. On n'a pas trouvé de raison suffisante pour la réglementation du niveau des lacs autres que l'Erié, et celle-ci trouve sa justification, en grande partie, relativement au canal à navires de Niagara.

36. En ce qui concerne les futurs travaux relatifs à la navigation, l'on peut dire que l'expérience de ces dernières années, tant en ce pays qu'en Europe, a révolutionné le développement de l'outillage et des méthodes de creusement des grandes tranchées, et ces travaux peuvent maintenant être entrepris avec confiance en ce qui concerne le coût et la durée; de plus, on a constaté que l'on peut creuser des canaux à travers le roc en s'y prenant de telle façon que le coût par mille n'excède pas beaucoup celui de la construction à travers les terrains généralement traversés par les canaux. On peut aussi s'attendre à des progrès dans l'excavation en pleine terre partout où la situation est avantageuse. En fait de travaux submergés les progrès ont été notables, et l'on doit attendre beaucoup de l'amélioration des machines à dragage hydraulique. Il y a aussi en opération des machines capables de creuser dans plusieurs espèces de roches friables et stratifiées. En fait de construction, la maçonnerie monolithe a fait de notables progrès; cette pierre artificielle est à meilleure marché

et de beaucoup supérieure pour une grande partie des travaux en question ; en fait de métaux, il n'y a presque pas de limite à ce qui peut être tenté. Bien que les découvertes récentes aient fourni des ressources dont l'épreuve n'est plus à faire pour la solution de tous les problèmes, la prochaine série de grands travaux amènera probablement de nouveaux progrès, de sorte qu'il ne peut y avoir de doute quant au côté pratique de l'exécution.

Les erreurs, s'il s'en produit, proviendront probablement du fait que l'on n'aura pas considéré suffisamment tous les éléments du problème, et dans des entreprises ayant des proportions aussi énormes une erreur implique une perte en comparaison de laquelle le simple coût des données et des études requises est une quantité très minime.

CONCLUSIONS.

Après avoir considéré cette question sous ses divers aspects nous concluons :

Premièrement. Qu'il est entièrement praticable de construire et d'améliorer des lignes navigables pouvant livrer passage à toute navigation, à quelque catégorie qu'elle appartienne, qui puisse être désirée entre les divers grands lacs et les côtes maritimes, et d'y faire passer le commerce indigène et étrangers, et que, dans notre opinion, il serait sage de prendre des mesures pour assurer la construction d'une voie de navigation intérieure ayant une profondeur navigable de pas moins de 28 pieds.

Secondement. Que, à partir des têtes des lacs Michigan et Supérieur, la route la plus avantageuse est à travers les divers grands lacs et leurs passes intermédiaires et le canal à navires projeté de Niagara (de Tonawanda à Olcott) au lac Erié ; et que le littoral maritime canadien peut être atteint à partir du lac Ontario par le fleuve Saint-Laurent, et le littoral maritime américain peut être atteint, à partir du lac Ontario, par le fleuve Saint-Laurent, le lac Champlain, et la rivière Hudson, ou par la vallée Oswégo-Onéida-Mohawk et la rivière Hudson.

Troisièmement. Que les routes entre lesquelles on pourra choisir à partir du lac Ontario jusqu'à la rivière Hudson exigeront des mesurages complets ainsi qu'une étude complète des considérations économiques, avant que leurs avantages relatifs puissent être déterminés.

Quatrièmement. Qu'une réglemention modérée des niveaux du lac Erié et de la rivière Niagara en amont de Tonawanda pourrait être justifiée relativement au canal à navires de Niagara, la décision à ce sujet devant dépendre d'une étude complète des conditions physiques.

Cinquièmement. Que le programme devrait avoir en vue le développement ultérieur du plus haut degré possible de capacité utile, que les plans de tous les travaux devraient être établis sur cette base, que l'exécution pratique de ces travaux devrait s'y conformer, excepté en tant que les travaux pourraient, sans inconvénients, être progressivement développés en proportion des exigences réelles du commerce.

Sixièmement. Qu'il est praticable d'effectuer les travaux par sections distinctes, et dans les diverses sections, en partie, graduellement, chaque pas en avant ayant sa justification économique, de façon à ce que les avantages suivent de près la dépense sans attendre l'achèvement de tout le système dans son ensemble.

Septièmement. Que l'achèvement de tout le système dans son entier, aussitôt que les projets acceptables pourront être mûris et exécutés économiquement, est peinement justifié.

Huitièmement. Que le canal à navires de Niagara devrait être entrepris d'abord, et incidemment l'élargissement et l'approfondissement des passes intermédiaires des lacs, le tout dans l'ordre logique du développement, et cette partie du projet pouvant être étudiée et délibérée en moins de temps que les autres.

Comme corollaire à la question principale et en vue des énormités des intérêts en jeu, l'étude approfondie de toutes les conditions physiques pouvant déterminer les effets des travaux projetés ou influer sur la nature ou les particularités d'un plan, devrait être terminée ; cependant, ceci ne doit pas nécessairement retarder la con-

ception des plans ni le commencement des travaux, mais devra probablement influer sur la manière dont ils devront être achevés. Il est ordinairement praticable de donner aux plans une élasticité suffisante pour couvrir toute marge d'incertitude impliquée dans ces considérations.

En vue du caractère et des relations internationales d'au moins une partie des travaux qui seront requis et en vue des intérêts riverains qui sont en jeu, il semblerait opportun de confier les études et projets, ainsi que l'exécution des travaux, à la surveillance d'une commission autorisée à exercer certaines fonctions internationales d'un caractère limité.

Spécifiquement, les affaires requérant une action immédiate peuvent être résumées comme suit :—

RECOMMANDATIONS.

I. Que des mesurages, études et examens complets soient faits et que toutes les données nécessaires pour mûrir des projets soient recueillies pour—

(*a*) Contrôler le niveau du lac Erié et établir la projection du canal à navires de Niagara ;
(*b*) Développement de la route Oswégo-Onéida-Mohawk ;
(*c*) Développement de la route Saint-Laurent-Champlain ;
(*d*) Amélioration de la rivière Hudson à l'eau de marée ;
(*e*) Amélioration des passes intermédiaires des lacs.

II. Que, jusqu'à ce que les questions générales aient été complètement élucidées, l'on continue à collectionner et à résumer tous les renseignements existants et à ajouter à ces données au moyen de reconnaissances et d'enquêtes.

III. Qu'un mesurage systématique du débit des divers lacs et une détermination finale de leurs niveaux soient entrepris.

IV. Les mesurages et études complètes, avec les mesurages du débit des divers lacs et une enquête complète sur les questions collatéraies, ne coûteront pas moins de $600,000 et requerront plusieurs années de travail.

Il est possible que le mesurage du débit des lacs et la détermination finale des niveaux puissent être faits tout aussi bien par d'autres moyens, et ce travail peut être estimé à $250,000 à répartir sur un certain nombre d'années ; il devrait être entrepris immédiatement à cause de la baisse générale de l'eau dans toute la région lacustre, baisse sur la durée de laquelle il ne faudrait pas compter.

Les mesurages, études et enquêtes spécifiques sont en eux-mêmes évalués à $350,000, et ils dureront deux ou trois ans. Sur cette somme pas moins de $150,000 devraient être affectées aux dépenses de la première année, avec toute somme supplémentaire qui pourrait être requise pour mesurer le débit des lacs, $100,000 devant être affectées à ce dernier travail pour la première année.

Respectueusement soumis,

JAMES B. ANGELL,
JOHN E. RUSSELL,
LYMAN E. COOLEY.

10—3*******